



ESCOLA NAVAL

talant de biefaire

Nelson José Ramalho Guerreiro

Biografia de Alfredo Botelho de Sousa

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha**



**Alfeite
2019**



ESCOLA NAVAL



talant de bi-faire



Nelson José Ramalho Guerreiro

Biografia de Alfredo Botelho de Sousa

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha**

Orientação de: CMG M RES Costa Canas

O Aluno Mestrando

Ramalho Guerreiro ASPOF
ASPOF M Ramalho Guerreiro

O Orientador

Mestre CMG
CMG M RES Costa Canas

Alfeite
2019



Epígrafe

“A tradição mantém-se quando na nação perdura a recordação dos feitos
heróicos dos seus filhos”
Alfredo Botelho de Sousa



Dedicatória

Dedico esta dissertação aos meus pais por todo o apoio que me têm dado durante este percurso na Escola Naval e por todos os dias me mostrarem que com esforço e dedicação os nossos objetivos podem ser alcançados.



Agradecimentos

Em primeiro lugar gostaria de agradecer ao Capitão-de-Mar-e-Guerra António José Duarte Costa Canas por me ter aceitado como orientando e pela ajuda fundamental que me foi dando durante o desenvolvimento deste trabalho. O meu sincero obrigado!

Gostaria também de expressar o meu agradecimento às Bibliotecas que tornaram esta dissertação possível – a Biblioteca da Escola Naval, a Biblioteca Central de Marinha, o Arquivo Histórico de Marinha – salientando todos os funcionários e assistentes que delas fazem parte. Menciono um especial obrigado ao Assistente Técnico Mauro e à Assistente Técnica Paula Pires por se mostrarem sempre tão prestáveis.

Não podia deixar de agradecer à minha família por todo o apoio que me deram e dão não só nesta importante etapa da minha vida, como em tudo aquilo em que preciso.

Por último, ao meu amor que me dá força e vontade de continuar a melhorar a cada dia.



Resumo

Alfredo Botelho de Sousa (1880-1960), Oficial de Marinha, foi uma das mais notáveis figuras da Armada no século XX destacando-se como um militar exímio, erudito professor, ilustre escritor e historiador.

Na sua carreira militar, entre 1898 e 1946, o Vice-almirante Botelho de Sousa desempenhou as mais variadas comissões e funções de diferentes responsabilidades, de onde se destaca a passagem pelo cargo de Major-General da Armada afirmando-se como um Oficial de qualidade excepcional, sendo demonstrável através dos louvores e condecorações que lhe foram atribuídos.

Da sua obra, destacam-se os trabalhos de História Militar assim como os trabalhos relacionados com a Marinha e Defesa Nacional, ambos de grande valor. Com uma produção literária bastante rica e diversificada, Botelho de Sousa deixou também umas centenas de artigos espalhados em vários jornais e outras publicações periódicas, das quais apenas serão foco de análise as escritas para os *Anais do Clube Militar Naval* e *Revista Militar*.

Tanto na sua vida como obra a figura-chave para a interpretação do Almirante Botelho de Sousa é o Almirante Alfred Thayer Mahan que formulou uma série de princípios que seriam a base do pensamento estratégico do séc. XX, lidos com entusiasmo pelo Oficial português.

Tem-se então como objetivo principal desta dissertação o estudo detalhado da vida e obra de Alfredo Botelho de Sousa. Em adição a isto, face à importância do pensamento estratégico de Mahan procurar-se-á mostrar as semelhanças e divergências ao pensamento estratégico de Botelho de Sousa.

Palavras-chave: *Anais do Clube Militar Naval*; Biografia; Estratégia Naval; Mahan; Marinha Portuguesa



Abstract

Alfredo Botelho de Sousa (1880-1960), Portuguese Navy Officer, was one of the most remarkable figures in the Portuguese Navy in the 20th Century. He stood out as an outstanding Officer, an erudite Professor, and an illustrious writer and historian.

In his military career, between 1898 and 1946, Vice-admiral Botelho de Sousa was part of the most varied commissions and assumed different functions and responsibilities. It is important to highlight his post as “Major-General da Armada” where he proved to be an Officer of exceptional quality and was granted with the highest praises and commendations.

From his vast work, his writings on Military History stood out as being of great value, as well as his works related to the Portuguese Navy and National. Along with his vast and rich literary production, Botelho de Sousa also wrote hundreds of other articles that are part of several journals and periodic publications. From these, only the writings for *Anais do Clube Militar Naval* and *Revista Militar* will be analysed.

As much as in his life and his work, the key-figure to Botelho de Sousa’s ideals and thoughts is the Admiral Alfred Thayer Mahan, who designed a series of principals which would become the base of strategic thinking in the 20th Century. Botelho de Sousa followed this doctrine with enthusiasm.

Thus, the main objective of this dissertation is the detailed study of the life and work of Alfredo Botelho de Sousa. Additionally, with regards to Mahan strategic thinking, the similarities and differences to Botelho de Sousa own ideas will be presented.

Keywords: *Anais do Clube Militar Naval*; Biography; Mahan; Naval Estrategy; Portuguese Navy



Índice

Epígrafe.....	iii
Dedicatória.....	v
Agradecimentos	vii
Resumo	ix
Abstract.....	xi
Índice de Figuras.....	xv
Índice de Tabelas	xvii
Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos.....	xix
Introdução	1
1 Alfredo Botelho de Sousa	5
1.1 Percurso até à entrada para a Escola Naval	5
1.2 A Escola Naval e os anos de subalterno	6
1.3 O oficial superior	11
1.4 No comando superior da Marinha	16
2 Produção literária de Alfredo Botelho de Sousa	21
2.1 Principais obras publicadas.....	21
2.2 Botelho de Sousa nos <i>Anais do Clube Militar Naval</i> e na <i>Revista Militar</i>	32
2.2.1 Artilharia naval	32
2.2.2 Aviação naval.....	37
2.2.3 Comunicações navais	43
2.2.4 Ensino.....	46
2.2.5 Minas.....	50
2.2.6 Defesa de Costa.....	52



2.2.7	Guerra Atómica e Química	56
3	O discípulo de Mahan	61
3.1	Alfred Thayer Mahan.....	61
3.2	Pensamento Estratégico de Mahan	63
3.3	A introdução das teses “Mahanistas” em Portugal	71
3.3.1	Mahan, Botelho de Sousa e a Grande Guerra.	73
3.3.2	O paralelismo da carreira de Botelho de Sousa e Mahan	77
	Conclusão	81
	Fontes e Bibliografia.....	85
	Apêndice	91
	Apêndice 1 - NAVIOS ONDE ESTEVE EMBARCADO	91
	Apêndice 2 - CONDECORAÇÕES.....	93
	Anexos	95
	Anexo 1 - REGISTO DE NOTAS DE ALFREDO BOTELHO DE SOUSA	95
	Anexo 2 – REQUERIMENTO DE BOTELHO DE SOUSA PARA PEDIR TRANSFERÊNCIA DE NAVIO	97
	Anexo 3 - INSPEÇÃO MÉDICA (PARTE I)	99
	Anexo 4 - INSPEÇÃO MÉDICA (PARTE II)	101



Índice de Figuras

Figura 1 - GMAR Alfredo Botelho de Sousa	6
Figura 2 - VALM Botelho de Sousa.....	18
Figura 3- Progresso dos Gunlayers test entre 1897 e 1906	36
Figura 4- Perdas provocadas pelas minas na Grande Guerra	51
Figura 5 - Defesa de uma base do ponto de vista orgânico	53



Índice de Tabelas

Tabela 1 - Promoções de Botelho de Sousa.....	7
Tabela 2 - Principais obras publicadas por Alfredo Botelho de Sousa.....	21
Tabela 3- Resultados de um exercício de tiro do navio <i>Terrible</i>	35



Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos

ACMN- Anais do Clube Militar Naval

AHM- Arquivo Histórico de Marinha

GMAR- Guarda-marinha

MNE- Ministério dos Negócios Estrangeiros

r.t- radiotelegrafia

VALM- Vice-almirante



Introdução

Alfredo Botelho de Sousa foi uma figura de destaque da Marinha Portuguesa no séc. XX que deixou importantes contributos nas mais variadas áreas que ocupou ao longo da sua vida.

Seja a nível pessoal ou profissional, Botelho de Sousa demonstrou-se:

“o oficial de Marinha distintíssimo, o patriota íntegro, o cidadão exemplar, o professor competentíssimo, o parlamentar prestigioso, o invulgar poliglota, o notável cronista internacional, o brilhante conferencista e o erudito escritor e investigador, autor de valiosíssimos trabalhos”¹

Face às características mencionadas surge a minha motivação pessoal para a escolha do tema da presente dissertação visto que para um Oficial de Marinha é, sem dúvida, enriquecedor conhecer a história da instituição a que pertence, assim como ter referências de pessoas que se dedicaram ao crescimento e à importância da nossa Marinha.

A presente dissertação tem como objetivo principal elaborar, como o título indica, a biografia de Alfredo Botelho de Sousa. Deste modo, pretende-se expor a vida do biografado incidindo particularmente na sua carreira militar e nos contributos que este deixou para a Marinha, materializados com a sua produção literária. Procurar-se-á, também, estudar a influência que o Almirante americano Alfred Thayer Mahan e a sua doutrina tiveram no pensamento estratégico naval e na vida de Botelho de Sousa.

No que à estrutura diz respeito, a presente dissertação encontra-se dividida em três capítulos.

O primeiro capítulo intitulado “Alfredo Botelho de Sousa” tem como objetivo descrever detalhadamente a vida do Almirante, utilizando informação adquirida através da investigação biográfica realizada, principalmente no AHM onde foi possível consultar os Livros Mestres e alguns documentos avulso sobre o mesmo. Este capítulo encontra-se dividido em quatro subcapítulos, onde se pode acompanhar cronologicamente a vida de Botelho de Sousa desde a ida para a Escola Naval, a sua formação e a posterior carreira como oficial onde executou diversas funções, os anos

¹ Carlos Carreiro, *Almirante Botelho de Sousa: Algumas notas inéditas da sua personalidade*, Ponta Delgada, Edições D.A. S.Miguel, 1961, p. 8.



como Almirante e o que aconteceu enquanto ele esteve no comando até à chegada da sua morte.

O segundo capítulo é dedicado, como o título indica, à “Produção literária de Alfredo Botelho de Sousa” dividida em dois subcapítulos que passo a enumerar “Principais obras publicadas” e “Botelho de Sousa nos *Anais do Clube Militar Naval* e *Revista Militar*”. Esta divisão foi feita de modo a delimitar a investigação que teria de ser feita para esta secção, pois existe uma vasta produção literária do biografado. Direciona-se o foco de análise para algumas temáticas sobre as quais este deu mais atenção. No primeiro subcapítulo faz-se um levantamento das obras de “maior volume”, maioritariamente de História Militar, onde se tem como objetivo apresentar de forma sintetizada o que trata cada uma das suas obras. No segundo procura-se analisar os estudos realizados e os contributos deixados por Botelho de Sousa para os *ACMN* e *Revista Militar* nas diversas temáticas que abordou, maioritariamente de vertente estratégica militar, tática e operacional, escritas em pequenos artigos. Apesar de Botelho de Sousa ter colaborado com o jornal *Diário dos Açores* entre 1922 e 1953, publicando mais de 500 crónicas sob o título “Notas Internacionais” e ainda com os jornais *O Século* e *O Comércio do Porto* estes não fizeram parte do trabalho pois não se teve acesso aos arquivos dos últimos dois jornais e as “Notas Internacionais” do *Diário dos Açores* já foram tema de tese de dissertação da autoria de Maria da Graça da Câmara Braga com o título *Trinta anos de relações internacionais na perspetiva do Almirante Botelho de Sousa*. A ideia inicial, que seria somente analisar os textos dos *ACMN*, progrediu, após pesquisa, ao verificar-se que seria interessante expor os textos da *Revista Militar*, deixando assim a dissertação mais completa e abrangente.

O terceiro e último capítulo, intitulado “O discípulo de Mahan”, trata da forma como Alfred Thayer Mahan, considerado por Alfredo Botelho de Sousa “o patriarca da moderna estratégia naval”², influencia a vida e pensamento estratégico naval do oficial português. Este capítulo inicia-se como uma breve biografia do Almirante americano, onde de seguida se expõem as ideias e o pensamento estratégico deste. Posteriormente pode-se observar o início da adoção das teses mahanistas em Portugal e os primeiros manifestos “mahanistas” de Botelho de Sousa. Com a chegada da Grande Guerra, as

² Alfredo Botelho de Sousa, «Alfred Thayer Mahan», *Anais do Clube Militar Naval*, 1915, XLVI, p. 256.



teorias de Mahan não tiveram a aplicação desejada. Consequentemente, Botelho de Sousa alterou ligeiramente o seu pensamento com base nos ensinamentos adquiridos após este acontecimento. Neste contexto, o capítulo tem como objetivo demonstrar e descrever essas mesmas alterações e, adicionalmente, enumerar algumas semelhanças da vida dos dois oficiais, Botelho de Sousa e Alfred Thayer Mahan.



1 Alfredo Botelho de Sousa

1.1 Percurso até à entrada para a Escola Naval

Alfredo Botelho de Sousa, filho de António Botelho de Sousa e de Thereza de Jesus Viveiros, nasceu no dia 1 de dezembro de 1880³ na freguesia de Ajuda da Bretanha, ilha de S. Miguel nos Açores.⁴

Tanto o seu pai, que exercia a profissão de sangrador, como a sua mãe que era costureira, não tinham grandes posses mas conseguiram que o pequeno Alfredo tivesse ido viver para a vila de Capelas, ao contrário de muitos outros locais que não dispunham de condições para colocar os filhos a estudar. Desta forma, Botelho de Sousa passou a sua infância na localidade vizinha e realizou a escola primária nesse mesmo local.⁵

Em 1890, com dez anos de idade, deslocou-se para Ponta Delgada para dar continuação aos seus estudos no liceu da Graça onde se distinguiu no campo das ciências.⁶

Em 1896 e, após o término do curso liceal, Alfredo Botelho de Sousa foi para Lisboa. Esta deslocação para a capital do país só foi possível devido a Francisco Maria Supico⁷ e ao Marquês da Praia e Monforte. Supico era:

“uma figura influente quando tocava a obter colocações na administração pública ou a encaminhar para Lisboa os filhos de pais remediados com vocações para o estudo”⁸.

Junto do Marquês da Praia e Monforte, Francisco Supico apelou pela continuação dos estudos de Alfredo em Lisboa, ajudando assim António Botelho de Sousa, que trabalhava como seu ajudante de farmácia.⁹

³ Em C. Carreiro, *Almirante Botelho de Sousa: Algumas notas inéditas da sua personalidade*, p. 8 o autor diz que Alfredo Botelho de Sousa nasceu no dia 26 de novembro de 1880, contrariando todas as fontes que foram vistas anteriormente.

⁴ *Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915]*, Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, f. viii.

⁵ Carlos Guilherme Riley, *Alfredo Botelho de Sousa 1880-1960 - Um apóstolo açoriano do poder naval português*, 1ª., Lisboa, Academia de Marinha, 1998, p. 8.

⁶ *Ibid.*, f. 9.

⁷ Francisco Maria Supico (1830-1911) concluiu o curso de farmácia na Universidade de Coimbra em 1851 e no ano seguinte vai para Ponta Delgada ocupar o cargo de administrador da farmácia do hospital da Misericórdia, para além da sua profissão dedicava-se também ao jornalismo literário e político, o que lhe deu alguma fama na sociedade local. *Francisco Maria Supico*, <https://tinyurl.com/y6f2x4vf>, (consultado a 7 de novembro de 2018).

⁸ C.G. Riley, *Alfredo Botelho de Sousa 1880-1960 - Um apóstolo açoriano do poder naval português*, p. 11.

Deste modo, Alfredo Botelho de Sousa ingressou na Escola Politécnica transitando dois anos mais tarde para a Escola Naval onde assentou praça a 20 de outubro de 1898, ficando com o posto de Aspirante.¹⁰

1.2 A Escola Naval e os anos de subalterno

Cursou a Escola Naval com distinção, sendo o primeiro classificado do curso.¹¹ Enquanto Aspirante da Escola Naval realizou pequenos embarques em diversos navios tais como a corveta *Duque da Terceira*, a fragata *D. Fernando*, o cruzador *D. Carlos I*, onde efetuou uma viagem de instrução e, por fim, o rebocador *Bérrio*.¹²

De seguida, realizou pequenas comissões de serviço em navios, tendo navegado pelo arquipélago dos Açores, Cabo Verde e São Tomé.¹³



Figura 1 - GMAR Alfredo Botelho de Sousa¹⁴

A 30 de setembro de 1901 foi promovido a Guarda-marinha e a 3 de outubro embarcou no cruzador *D. Carlos I*, recebendo guia para a canhoneira *Sado* no dia 18 desse mesmo mês, nos Açores. Até receber a guia para a canhoneira *D. Luiz*, Alfredo permaneceu na canhoneira *Sado*. Posteriormente seguiu a bordo do transporte *Pêro d' Alenquer* para Cabo Verde. No dia 26 de Junho de 1902 foi aumentado ao efetivo da

⁹ *Ibid.*, p. 11 e 12.

¹⁰ *Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915]*, f. viii.

¹¹ Veja-se o Anexo 1 - REGISTO DE NOTAS DE ALFREDO BOTELHO DE SOUSA

¹² *Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915]*, f. viii.

¹³ *Ibid.*, f. viii.

¹⁴ *Alfredo Botelho de Sousa*, <https://arquivohistorico.marinha.pt/details?id=16071>, (consultado a 7 de novembro de 2018).



Estação Naval de Cabo Verde, a bordo da canhoneira *Tâmega*, sendo abatido da mesma um mês depois.¹⁵

Alfredo Botelho de Sousa é colocado na Divisão Naval do Índico a 7 de julho de 1903, onde permaneceu durante cinco anos, foi ainda nomeado vogal efetivo dos Conselhos de Guerra da Divisão Naval¹⁶ a 21 de agosto de 1903 e em dezembro, elaborou um requerimento ao Rei solicitando a contagem de tempo de embarque num paquete para não ser prejudicado na sua promoção uma vez que:

“foi obrigado em virtude do despacho ministerial que elevou as 120 derrotas exigidas para o seu tirocínio a 120 períodos de 24 horas, a requerer para seguir viagem em paquete até encontrar o transporte “África”, único meio que tinha de poder satisfazer essa navegação dentro do tempo que lhe faltava para completar o tirocínio de dois anos.”¹⁷

Promovido a Segundo-tenente a 7 de fevereiro de 1904¹⁸, desempenhou duas comissões em terra ficando como “addido à Majoria” e recebeu guia para a Direção Geral de Marinha onde se apresentou a fim de prestar serviço dependente da 5ª repartição da mesma Direção Geral.¹⁹

Tabela 1 - Promoções de Botelho de Sousa

Posto	Data De Promoção
Aspirante de Marinha	20 de outubro de 1898
Guarda-marinha	30 de setembro de 1901
Segundo-tenente	7 de fevereiro de 1904
Primeiro-tenente	30 de novembro de 1912
Capitão-tenente	25 de abril de 1918
Capitão-de-fragata	15 de julho de 1932
Capitão-de-mar-e-guerra	29 de julho de 1936
Contra-almirante	1 de janeiro de 1939
Vice-almirante	10 de março de 1941

¹⁵ *Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915]*, f. viii.

¹⁶ Informação retirada em nota de assentamentos de Botelho de Sousa datada de 29 de dezembro de 1910, *Alfredo Botelho de Sousa in* caixa 780, Arquivo Histórico de Marinha.

¹⁷ Informação retirada de despacho ministerial de 10 de dezembro 1903, caixa 780, Arquivo Histórico de Marinha

¹⁸ *Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915]*, f. viii.

¹⁹ Informação retirada em nota de assentamentos de Alfredo Botelho de Sousa datada de 29 de dezembro de 1910, *Alfredo Botelho de Sousa in* caixa 780, Arquivo Histórico de Marinha



Foi aumentando ao efetivo da Divisão Naval do Atlântico Sul em março de 1905 e esteve embarcado na canhoneira *Pátria*. Nesta navegou até Luanda onde permaneceu até aos finais de julho de 1905. No entanto, por motivos particulares²⁰, pede para passar para outro navio da mesma divisão. Foi novamente aumentado à Divisão Naval do Índico e embarca no transporte *Salvador Correa* e no navio depósito *Índia*, nos quais visitou diferentes províncias portuguesas no Índico.²¹

Entre 8 de junho de 1906 e 14 de fevereiro de 1907 foi mandado passar à situação de comissão no Ultramar, tendo sido requisitado para prestar serviços hidrográficos na Baía de Lourenço Marques.²²

Em março de 1907, após uma inspeção da junta médica esteve 30 dias de baixa após ter-lhe sido detetado anemia, em agosto do mesmo ano voltou a estar de baixa pelo mesmo motivo.

Até ao final da sua comissão na Estação Naval da Índia passou pela canhoneira *Zâmbeze*, na canhoneira-torpedeiro *Tejo*, no cruzador *Rainha D. Amélia* e na canhoneira *Sado*, contudo, devido a razões de saúde e por opinião da Junta de Saúde Naval²³, a 11 de agosto de 1908 foi abatido ao efetivo da Estação Naval da Índia regressando à Majoria General da Armada, em Lisboa, donde seguiu com uma licença para Ponta Delgada.²⁴

Em março de 1909 foi nomeado para serviços na canhoneira *Açôr* e em abril do mesmo ano “assumiu o cargo de encarregado d’ artilharia a bordo d’este navio”.²⁵ Em vésperas da implantação da república, assumiu o cargo de adjunto do chefe do Departamento Marítimo de Oeste bem como o de capitão do porto de Ponta Delgada, cargo do qual foi exonerado, a seu pedido, em maio de 1911.²⁶

Em 22 de dezembro de 1910, integrou o concurso de engenheiro naval ainda que não o tenha chegado a realizar.

²⁰ Veja-se o Anexo 2 - REQUERIMENTO DE BOTELHO DE SOUSA PARA PEDIR TRANSFERÊNCIA DE NAVIO

²¹ *Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915]*, f. viii.

²² *Ibid.*, f. viii.

²³ Veja-se os Anexo 3 e 4 - INSPEÇÃO MÉDICA de 18 de setembro de 1908

²⁴ *Livro Mestre, Classe Marinha H, [1886-1917]*, Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, f. xliii.

²⁵ Informação retirada em mensagem do “Commando da Canhoneira Açôr para a Direção do Material de Guerra”, *Alfredo Botelho de Sousa* in caixa 780, Arquivo Histórico de Marinha

²⁶ *Livro Mestre, Classe Marinha H, [1886-1917]*, f. xliii.



Pouco tempo depois, e ainda com o posto de Segundo-tenente foi eleito Deputado à Assembleia Nacional Constituinte pelo Círculo de Vila Real e, de entre os deputados constituintes, foi eleito Senador do Congresso da República Portuguesa, sendo um dos 71 senadores que aprovaram a Constituição de 1911.²⁷

Em janeiro de 1912, Botelho de Sousa está em condições de realizar o curso da Escola Prática de Torpedos e Eletricidade e em agosto, após a conclusão da sua formação, foi nomeado:

“para fazer parte da comissão encarregada de estabelecer as condições de navegação entre Lisboa e a América do Norte, com escala pelos Açores e entre Lisboa e Açores, com escala pela Madeira.”²⁸

Foi promovido a primeiro-tenente a 30 de novembro de 1912 e no início de 1913 é destacado para o navio *5 de Outubro* onde ficou oficial de guarnição até abril de 1915. A 27 de janeiro de 1913 é:

“nomeado para a comissão de encarregada de estudar a conveniência ou não conveniência de se manterem as escolas de alumnos marinheiros e em caso affirmativo, propor a sua reorganização orientada no sentido de melhor preparar os futuros officiaes inferiores da Armada”²⁹

Comissão que foi dissolvida em março por Botelho de Sousa “haver concluído os seus trabalhos e louvado pela muita competência e dedicação que manifestou no desempenho do encargo que lhe foi concedido.”³⁰

Ainda a bordo do navio *5 de Outubro* realizou vários serviços hidrográficos na Costa de Portugal tendo especial ênfase o trabalho realizado no Montijo, onde foram feitos “preparativos d’ um futuro porto franco e geral do chamado Mar da Palha”³¹. Aí foi, mais uma vez, louvado pela dedicação que demonstrou nessa atividade, contribuindo para a perfeita execução da mesma.³²

Terminada esta comissão, Botelho de Sousa regressa à sua terra natal, em janeiro de 1915, onde toma o lugar de observador do Observatório Meteorológico de Ponta

²⁷ C.G. Riley, *Alfredo Botelho de Sousa 1880-1960 - Um apóstolo açoriano do poder naval português*, p. 14.

²⁸ *Livro Mestre, Classe Marinha H, [1886-1917]*, f. xliii.

²⁹ *Livro Mestre, Classe Marinha J, [1907-1930]*, Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, f. xxvii.

³⁰ *Ibid.*, f. xxvii.

³¹ Informação retirada em documento datado de 23 de abril de 1914, *Alfredo Botelho de Sousa in* caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha

³² *Livro Mestre, Classe Marinha J, [1907-1930]*, f. xxvii.



Delgada, posição fundamental para os Aliados devido ao fornecimento de dados meteorológicos à Inglaterra e aos Estados Unidos da América, facilitando assim a sua navegação, e ocultando essas informações aos alemães.³³

Numa altura em que decorria a Grande Guerra, o Primeiro-tenente Botelho de Sousa escreve uma carta para o Ministério de Marinha onde declara o seguinte:

“Alfredo Botelho de Sousa, 1º tenente de marinha, tendo sido nomeado observador do Observatório Meteorológico de Ponta Delgada, e passando por isso em comissão especial para o ministério de Instrução Pública, declara que está sempre pronto a, desistir da referida comissão e regressar ao serviço de armas, não só, como lhe cumpre, quando por escala lhe pertença serviço de campanha, mas ainda quando o ministério da Marinha intenda que na arma pode prestar serviço mais proveitoso ao país, do que aquele para foi agora nomeado”³⁴

Em finais de 1916, com a entrada de Portugal na Grande Guerra, foi exonerado a seu pedido do lugar de observador do Observatório Meteorológico de Ponta Delgada e em 4 de janeiro de 1917 apresentou-se na Majoria General com guia da Secretaria Geral do Ministério de Instrução Pública. Recebeu guia para o Comando da Divisão Naval, embarcando no cruzador auxiliar *Gil Eannes* que durante o período de guerra fez várias comissões a França, Inglaterra e outros portos, percorrendo zonas perigosas bloqueadas por submarinos inimigos.³⁵

No dia 28 de setembro de 1917, o Primeiro-tenente Alfredo Botelho de Sousa assume, pela primeira vez, o comando de um navio. Como comandante do vapor *Almirante Paço d' Arcos* foi agraciado com o grau de cavaleiro da Ordem Militar da Torre e Espada, Valor, Lealdade e Mérito pela:

“proficiência e constantes esforços feitos como comandante do vapor “Almirante Paço d'Arcos” durante doze comboios dados por este navio em que percorreu 5595 milhas e mais serviços em zona de guerra”

Em março de 1918 entregou o comando do navio ao Primeiro-tenente Artur da Costa Cabral. De março a agosto de 1918, exerceu o Comando Central de Defesa

³³ C.G. Riley, *Alfredo Botelho de Sousa 1880-1960 - Um apóstolo açoriano do poder naval português*, p. 17.

³⁴ Informação retirada em documento datado de 8 de novembro de 1915, *Alfredo Botelho de Sousa in* caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha

³⁵ *Livro Mestre, Classe Marinha J, [1907-1930]*, f. xxvii.



Marítima, simultaneamente com o cargo de auxiliar do Chefe da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, comissão de serviço onde é louvado mais uma vez, demonstrando assim as suas valências como hidrógrafo.³⁶

1.3 O oficial superior

A 25 de abril de 1918 é promovido a Capitão-tenente. Em dezembro de 1918, recebeu guia para a repartição do gabinete do Ministério da Marinha donde seguiu para o Ministério dos Negócios Estrangeiros, a qual abandona em julho de 1919 após ter sido nomeado para fazer parte da Comissão Auxiliar da Delegação Portuguesa à Conferência de Paz em Paris.³⁷

Para perceber qual o papel do Capitão-tenente Botelho de Sousa utilizou-se como bibliografia o livro *Portugal na Conferência da Paz, Paris, 1919* de José Medeiros Ferreira que trata de forma aprofundada este evento.

Com a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial, este iria beneficiar, devido ao seu esforço de guerra, da entrada na conferência de Paz onde se “regularia a organização da sociedade europeia e mundial no pós-guerra”³⁸ e se iriam discutir as indemnizações feitas pela Alemanha aos países aliados vencedores. É no âmbito das reparações de guerra que as Forças Armadas portuguesas viram uma oportunidade de se reequiparem. A Marinha foi o primeiro ramo a expressar a vontade de se reestruturar com base na Conferência da Paz e, logo após o armistício, o Estado-Maior Naval realizou a sua primeira proposta intitulada “A Nossa Marinha em Consequência do Próximo Estado de Paz”³⁹, que se dividia em três partes: “aquisição de material naval, desarmamento dos navios que foram armados e mobilizados para a guerra, e construção de navios mercantes”⁴⁰.

Para adquirir os navios, a Marinha portuguesa tinha duas formas possíveis: a primeira era a compra dos navios (contratorpedeiros e cruzadores rápidos) aos EUA ou à Grã-Bretanha que tinham inúmeros navios destas classes; a segunda “como solução a

³⁶ *Ibid.*, f. xxvii.

³⁷ *Ibid.*, f. xxvii.

³⁸ José Medeiros Ferreira, *Portugal na Conferência da Paz, Paris, 1919*, Lisboa, Quetzal Editores, 1992, p. 9.

³⁹ Arquivo do MNE, Conferência da Paz, Processo 4, A-6 APUD *Ibid.*, p. 62.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 62.



considerar, que, no ajuste de contas a fazer no Congresso da Paz, poderia ser englobado o material naval de que carecemos”⁴¹.

A Marinha tinha interesse principalmente em pequenos cruzadores e nos submarinos alemães que “foi tão considerável o número de submersíveis alemães entregues aos Aliados, que não nos parece difícil a aquisição destes elementos”⁴². Dos despojos da guerra, não era apenas os navios que interessavam, pois havia material de artilharia e torpedos, assim como material de barragens e minas que tinham valor militar para a nossa Marinha.

Desta forma, a Marinha cria um “grupo de pressão interna para influenciar o comportamento da Delegação Portuguesa”⁴³ e ainda consegue que um elemento integre este grupo - o Capitão-tenente Alfredo Botelho de Sousa, que tinha a responsabilidade de defender os interesses e os planos de reestruturação da Armada.

A primeira Delegação Portuguesa chefiada por Egas Moniz era composta por dezasseis membros, sendo quatro deles militares. Com a tomada de posse de Afonso Costa do cargo de presidente da Delegação ainda houve a tentativa de afastar Botelho de Sousa deste grupo. Contudo, devido ao ofício enviado pela Secretaria de Estado da Marinha ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, essa tentativa não teve sucesso:

“Sua Excelência o Ministro da Marinha encarrega-me de solicitar de Vossa Excelência o Ministro dos Negócios Estrangeiros que o Capitão-tenente Alfredo Botelho de Sousa seja conservado na Delegação Portuguesa da Conferência de Paz, como delegado técnico nos assuntos que interessam às marinhas de guerra e mercante, atendendo à sua reconhecida competência, estudos e interesses que tem tomado pelas coisas da Marinha do nosso País, rogando mais para que Sua Excelência o Ministro dos Negócios Estrangeiros recomende, com o maior empenho, aos delegados portugueses, que prestem todo o apoio às suas propostas”⁴⁴

Foi o comandante Botelho de Sousa quem apresentou o Relatório da Delegação Portuguesa à Conferência da Paz sobre a Execução do Programa Mínimo do Estado-

⁴¹ *Ibid.*, p. 62.

⁴² Estado-Maior Naval, Aditamento à proposta nº 1 sobre a aquisição de material naval a atender no próximo Congresso da Paz (11-12-18), Arquivo do MNE, Conferência da Paz, Processo 4, A-6 APUD *Ibid.*, p. 64.

⁴³ *Ibid.*, p. 66.

⁴⁴ Ofício enviado pela Secretaria de Estado da Marinha ao MNE a 17 de Março de 1919 APUD *Ibid.*, p. 67.



Maior Naval, onde faz um balanço das negociações e conclui que há uma impossibilidade de execução das propostas anteriormente feitas, dizendo que é “materialmente impossível realizar este programa pela partilha dos navios alemães”⁴⁵

Em 1921, com os resultados da conferência sobre os planos de reestruturação da esquadra à custa das compensações do esforço de guerra bem longe das expectativas idealizadas por Botelho de Sousa⁴⁶, este deixou a delegação portuguesa e iniciou a sua carreira de docente. Foi nomeado lente efetivo da 11ª cadeira (Arte Militar Marítima) da Escola Naval e um ano mais tarde, em 1922, nomeado lente definitivo da 36ª cadeira (Material e Operações Navais) na Escola Militar.⁴⁷

“As provas de aptidão para o magisterio, dadas pelo capitão tenente Alfredo Botelho de Sousa por ocasião do curso, foram plenamente confirmadas durante o tempo decorrido desde a sua nomeação até ao presente, sendo para observar que, tendo a GRANDE GUERRA modificado em muitos pontos os principios, as teorias e as aplicações da Sciencia e da Arte da Guerra, disciplinas professadas na 11º cadeira, o lente desta cadeira tem demonstrado, pelo desenvolvimento do ensino e pelas lições e outros trabalhos publicados, conhecer perfeitamente tudo quanto respeita áquelas disciplinas”⁴⁸

Na Escola Militar foi escolhido para organizar a homenagem dedicada aos heróicos aviadores que realizaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, sendo eles o Contra-almirante Gago Coutinho e Capitão-de-fragata Sacadura Cabral. Por ter organizado este evento com muita dedicação e zelo foi louvado por Sua excelência o General comandante da Escola Militar.

“Louvado porque constituindo uma comissão encarregada de levar a efeito e organizar a festa, em nome da Escola e do Exercito, dedicada aos heroicos aviadores – almirante Gago Coutinho e capitão-de-fragata Sacadura Cabral, se houve por forma a dar á cerimonia todo o ilustre, revelando assim muita dedicação e zelo pelo serviço”⁴⁹

⁴⁵ *Ibid.*, p. 68.

⁴⁶ C.G. Riley, *Alfredo Botelho de Sousa 1880-1960 - Um apóstolo açoriano do poder naval português*, p. 18.

⁴⁷ *Livro Mestre, Classe Marinha J, [1907-1930]*, f. xxvii.

⁴⁸ Nomeação de lente efetivo da 11ª cadeira da Escola Naval, documento datado de 9 de maio de 1921, *Alfredo Botelho de Sousa* in caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha

⁴⁹ Louvor dado por Sua Excelência o General Comandante da Escola Militar, *Alfredo Botelho de Sousa* in caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha



Botelho de Sousa, estudioso permanente dos assuntos navais e militares foi nomeado para fazer parte de uma comissão a fim de elaborar um projeto de organização do Ministério da Marinha. Em março de 1923 integrou a comissão de História Militar.⁵⁰

Passado um período de oito anos sem embarcar, em setembro de 1926, o Capitão-tenente Botelho de Sousa volta aos navios para assumir o comando do contratorpedeiro *Tâmega*, cargo do qual é exonerado por motivos de doença um ano depois, em setembro de 1927.⁵¹ Em fevereiro de 1928 começou a assumir a chefia da Direção do Material de Guerra e nesta altura começa igualmente a ministrar aulas ao Curso Naval de Guerra.⁵²

Depois de 14 anos com o posto de Capitão-tenente, Botelho de Sousa é finalmente promovido ao posto Capitão-de-fragata, que ocorre no dia 15 de julho de 1932.⁵³

No início de 1933, é nomeado para fazer parte da comissão encarregada de estudar a futura instalação do Curso de Aviação Naval de Lisboa. É ainda designado vogal da comissão encarregada de propor ao Governo as bases da organização e as atribuições do Conselho Superior de Defesa Nacional, que exerceu em acumulação com o Conselho de Tarifas para as Ilhas adjacentes.⁵⁴

Em maio de 1934, pede a exoneração do cargo de professor da 11ª cadeira da Escola Naval, função que desempenhava com afinco desde 1921, na qual o contra-almirante Tito Augusto de Moraes diz o seguinte:

“É um dos professores mais distintos na Escola Naval quer pela sua proficiência, quer pelo seu zelo e dedicação aplicados ao ensino dos aspirantes, aos quais, além de professor notável, serve como exemplo de alta envergadura geral”⁵⁵

Em outubro de 1934 volta a comandar um navio, o contratorpedeiro *Lima*, posição que exerce simultaneamente com o cargo de comandante da esquadilha de

⁵⁰ *Livro Mestre, Classe Marinha J, [1907-1930]*, f. xxvii.

⁵¹ *Livro Mestre, Classe Marinha L, [1918-1972]*, Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, f. lx.

⁵² Nomeado Chefe das Oficinas e Depósitos do Material de Guerra de Artilharia e Armas Portáteis, documento datado de 2 de dezembro de 1927, *Alfredo Botelho de Sousa* in caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha

⁵³ *Livro Mestre, Classe Marinha L, [1918-1972]*, f. lx.

⁵⁴ *Ibid.*, f. lx.

⁵⁵ Registo de avaliações, datado de 10 de julho de 1933, *Alfredo Botelho de Sousa* in caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha



Contratorpedeiros e Torpedeiros. Estas funções foram desempenhadas até janeiro de 1936.⁵⁶

Ainda em outubro de 1934, foi nomeado vogal na comissão que estava encarregada de propor ao governo as medidas que julgava indispensáveis para a resolução da crise que afetava a marinha mercante nacional. Botelho de Sousa foi ainda nomeado presidente do conselho para a secção da Defesa Nacional da Câmara Corporativa, mas apresentou de imediato a sua demissão.⁵⁷

Em novembro de 1935 pede requerimento para contrair matrimónio e, no dia 30 de dezembro de 1935, já com 55 anos, casa com Dona Josefa Gago da Câmara Riley, não tendo qualquer filho deste casamento.⁵⁸

No dia 7 de janeiro de 1936, integra a comissão organizadora do Museu Naval Português e nesse mesmo mês assume o cargo de chefe de gabinete do Major-General da Armada. Ainda antes de ser promovido a Capitão-de-mar-e-guerra a 29 de julho de 1936, fez parte da comissão encarregada de propor o local e obras a realizar para instalação de uma nova base de contratorpedeiros e submarinos no Arsenal do Alfeite.⁵⁹ Por motivo da sua promoção é exonerado do cargo de professor efectivo da 9ª cadeira da Escola Militar continuando na regência interina até à chegada de novo docente. Foi, mais uma vez, louvado pela elevada competência, zelo e muita dedicação com que regeu esta cadeira (Material e Operações Navais) da Escola do Exército, desde 11 de outubro de 1919 até 24 de novembro de 1937.⁶⁰

Entre agosto e outubro de 1937, foi presidente de uma outra comissão junto da Marinha dos Estados Unidos, criada pelo Estado-Maior Naval, na qual se deslocou até aos Estados Unidos da América a fim de estudar a organização e instalação das bases navais daquele país, apresentando notáveis relatórios sobre o qual lhe foi dado observar.⁶¹

Desta missão resultou a compra de doze hidroaviões e quinze aeronaves de instrução que, sendo importantes meios para a Marinha, não eram suficientes.⁶²

⁵⁶ *Livro Mestre, Classe Marinha L, [1918-1972]*, f. lx.

⁵⁷ *Ibid.*, f. lx.

⁵⁸ *Ibid.*, f. lx.

⁵⁹ *Ibid.*, f. lx.

⁶⁰ *Livro Mestre, Classe Marinha N, [1928-1963]*, Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, f. cxii.

⁶¹ *Ibid.*, f. cxii.

⁶² António José Telo, *Homens, Doutrinas e Organização 1824-1924 (Tomo I)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 386.



É criada uma força naval de exercícios e Botelho de Sousa embarca no cruzador-auxiliar *Gil Eannes* como “Comandante em Chefe de uma força naval com a designação de Comodoro da Divisão Naval”, cargo que exerceu até ao dia 11 de novembro de 1938. Nesta força naval de exercícios treinam-se as primeiras manobras e evoluções a navegar em formatura, na qual integram unidades de aeronáutica. Com o cenário de operações nas águas entre Lisboa, Madeira e os Açores, neste exercício treina-se também os procedimentos de um eventual bloqueio inimigo a Lisboa ou tentativa de invasão das ilhas.⁶³

Nos finais de 1938, Botelho de Sousa já satisfazia todas as condições especiais para promoção ao posto de Contra-almirante e, concluídas as provas para a promoção, toma o posto de Contra-almirante a 1 de janeiro de 1939.⁶⁴

1.4 No comando superior da Marinha

Entre 1 de abril desse ano e 10 de março de 1941 foi chefe de Estado Maior Naval, cargo que deixou por ter sido promovido ao posto de Vice-almirante, passando a desempenhar o cargo de Major-General da Armada.⁶⁵

Como chefe de Estado Maior Naval, cabia a Botelho de Sousa levar adiante os planos de modernização da esquadra de superfície e aviação naval que são concretizados de forma parcial. Relativamente ao plano para aeronáutica de Marinha, Botelho de Sousa conseguiu a compra de aeronaves junto da marinha americana, no entanto eram insuficientes para valorizar a posição de Portugal no Atlântico. Outra tarefa que levou a cabo foi a elaboração de planos de defesa de portos portugueses face ao clima de tensão que se vivia no país vizinho e na Europa.

Num período de cinco anos, entre 10 de março de 1941 e 7 de janeiro de 1946, no qual decorreu a Segunda Guerra Mundial, Botelho de Sousa ocupou o mais alto cargo da hierarquia da Marinha de Guerra, ajudando o Governo a resolver diversos problemas da Defesa Nacional.⁶⁶

Como Major-General da Armada teve a difícil tarefa de gerir a Armada Portuguesa que se encontrava sem meios suficientes para responder aos desafios. No entanto, a Armada foi de extrema importância em diversos pontos, nomeadamente na

⁶³ *Ibid.*, p. 391.

⁶⁴ *Livro Mestre, Classe Marinha N, [1928-1963]*, f. cxii.

⁶⁵ *Ibid.*, f. cxii.

⁶⁶ *Ibid.*, f. cxii.



defesa dos portos e dos navios no mar, na manutenção da neutralidade de Portugal durante a Segunda Guerra Mundial na colaboração em todas as funções essenciais e necessárias com a Inglaterra, no transporte de petróleo e outras matérias indispensáveis, ao mesmo tempo que prestava ajuda humanitária. Não esquecendo também que graças à Armada foi possível manter a nossa presença no Império.

A posição geostratégica dos Açores que Botelho de Sousa já tinha defendido nos *ACMN* anteriormente foi o fator que permitiu o crescimento, em termos qualitativos, da Marinha Portuguesa.

A assinatura de um acordo de cedência da base das Lajes à Inglaterra permitiu a Botelho de Sousa modernizar a esquadra, ficando assim a Marinha Portuguesa com capacidade de defesa anti-submarina e antiaérea. Para além de se ficar com uma esquadra de superfície modernizada, este acordo trouxe também mais meios para a aeronáutica, apesar de ter sido menos vantajoso, pois foram recebidas doze antiquadas aeronaves bimotores inglesas que rapidamente evidenciaram o seu carácter obsoleto.⁶⁷

Botelho de Sousa atinge o limite de idade no dia 1 de dezembro de 1945, ficando a partir desse dia na situação de reserva. Para sua substituição entrou o Contra-almirante António Garcia de Sousa Ventura que desempenhava desde 1941 o cargo de Chefe de Estado-maior Naval e era à data o mais antigo dos Contra-almirantes⁶⁸. Na situação de reserva, integrou o Conselho Superior de Disciplina da Armada, prestou serviço na Superintendência dos Serviços da Armada, foi nomeado vice-presidente da Comissão Permanente do Domínio Marítimo Internacional sendo exonerado no ano seguinte por ter sido nomeado para o cargo de presidente da comissão do Domínio Público Marítimo, tendo ainda presidido o Supremo Tribunal Militar.⁶⁹

No dia 1 de dezembro de 1950, tendo atingido novamente o limite de idade, passa à reforma após 52 anos de serviço efectivo, sendo ainda nomeado vogal do conselho da “Ordem Militar de Santiago e Espada”.⁷⁰

Em 1956, após 35 anos de contributos literários para a *Revista Militar*, foi nomeado “Sócio Honorário” pelas funções administrativas que desempenhou nesta desde 1931. Nesse ano foi nomeado Vice-Presidente da Direção. Mesmo

⁶⁷ A.J. Telo, *Homens, Doutrinas e Organização 1824-1924 (Tomo I)*, p. 386.

⁶⁸ Documento datado de 28 de novembro de 1945, *Alfredo Botelho de Sousa* in caixa 1422, Arquivo Histórico de Marinha

⁶⁹ *Livro Mestre, Classe Marinha N, [1928-1963]*, f. cxii.

⁷⁰ *Ibid.*, f. cxii.

desempenhando os mais altos cargos na Marinha nunca parou de contribuir para a *Revista Militar*.



Figura 2 - VALM Botelho de Sousa⁷¹

A 7 de abril de 1960, segundo comunicação do Hospital de Marinha, faleceu pelas 13h30 o vice-almirante reformado Alfredo Botelho de Sousa, sendo o seu corpo posteriormente sepultado no cemitério dos Prazeres, onde repousa desde então.⁷²

No dia do seu funeral foram várias as pessoas que lhe quiseram prestar uma última homenagem. Era claro para quem avistasse o cemitério dos Prazeres, preenchido por uma enorme multidão, que se tratava de alguém importante.

“De facto aquela carreta militar, rodeada por alguns marinheiros, conduzia o pequeno corpo de um grande oficial à sua última morada, para onde foi acompanhado pela corporação inteira da Armada, tendo à sua frente o seu ministro, que assim mostrou nesta última manifestação a alta consideração e estima por aquele oficial, que tanto honrou a Marinha de Guerra e serviu com dedicação durante os seus longos anos de vida profissional”⁷³

Noutro texto de homenagem a Botelho de Sousa para os *Anais do Clube Militar Naval*, o Contra-almirante Correia Pereira escreveu assim:

“O Almirante Botelho de Sousa deixou assim uma herança pesada às gerações vindouras dando-lhe o exemplo de como se vence pelo estudo e pelo

⁷¹ Álbum n.º 20 de Fotografias de Oficiais, Arquivo Histórico de Marinha, p. 92
Disponível em <https://arquivohistorico.marinha.pt/details?id=16054>, consultado em 7 de novembro de 2018

⁷² *Livro Mestre, Classe Marinha N, [1928-1963]*, f. cxii.

⁷³ C. Carreiro, *Almirante Botelho de Sousa: Algumas notas inéditas da sua personalidade*, p. 21.



trabalho, caminho único seguro para atingir a posição de alto relevo como foi a dele na Armada”⁷⁴

Ao longo da sua carreira como marinheiro esteve embarcado em diversos navios, quer como aspirante em instrução, oficial de guarnição, comandante ou até mesmo como chefe de uma força naval. No apêndice encontra-se uma tabela onde podemos observar os navios onde Botelho de Sousa esteve embarcado.

⁷⁴ João António Correia Pereira, «Vice-almirante Botelho de Sousa», *Anais do Clube Militar Naval*, 1960, XC, p. 240.



2 Produção literária de Alfredo Botelho de Sousa

Este capítulo tem por objetivo abordar, de forma sintetizada, as obras escritas por Alfredo Botelho de Sousa ao longo da sua vida. Durante o processo de investigação verificou-se a existência de uma grande quantidade de obras, desta forma encontrou-se o primeiro desafio: escolher quais os temas que se devem ou não tratar consoante a sua importância. Consultando os catálogos das bibliotecas da defesa encontraram-se várias obras escritas pelo autor, ou com referência a este. Escolhendo apenas as obras que o biografado é autor consegue-se dividir essas obras em dois tipos, que são eles: os livros publicados; e os artigos para revistas, nomeadamente *ACMN* e *Revista Militar*, onde o autor foi um colaborador assíduo.

Este capítulo estará dividido em dois subcapítulos, onde no primeiro se irá fazer um levantamento das obras de “maior volume” e que foram publicadas, enquanto no segundo ir-se-á procurar analisar os estudos realizados por Botelho de Sousa e de que forma este contribuiu nas diversas temáticas que abordou, maioritariamente de vertente estratégica militar, tática e operacional, escritas em pequenos artigos.

2.1 Principais obras publicadas

Tabela 2 – Principais obras publicadas por Alfredo Botelho de Sousa

Obras
<i>Marinha e Defesa Nacional</i> , Coimbra, França & Arménio, 1912.
<i>Subsídios para a História das Guerras da Restauração no Mar e no Além-Mar</i> , 2. Vols., Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
<i>Nuno Álvares Botelho, Capitão Geral das Armadas de Alto Bordo e Governador da Índia</i> , Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
<i>O Período da Restauração nos Mares da Metrópole, no Brasil e em Angola</i> , Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
<i>O Período da Restauração na Índia</i> , Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
<i>Subsídios para a História Militar Marítima da Índia</i> , 4 Vols., Lisboa, Imprensa da Armada, 1930-1956.



Obras

Os Factores Imponderáveis da Guerra, Lisboa, Ministério da Marinha, 1970

Entre março e abril de 1912, o Segundo-tenente Botelho de Sousa “nas folgas dos trabalhos do Senado”⁷⁵ escreveu aquela que seria a sua obra mais conhecida, intitulada *Marinha e Defesa Nacional*. No prefácio da obra, de forma honesta, o autor diz que escreveu esta obra por lhe faltar “dotes oratórios”. Tendo em conta a importância destas matérias, que deveriam ser do conhecimento de todos os portugueses, o autor como relator do orçamento de marinha entendeu que haveria de apresentar por escrito “a sã doutrina da defesa nacional e justificar a necessidade de dedicar a ela os maiores cuidados”⁷⁶, de modo a que o Congresso da República autorizasse “as despesas extraordinárias a fazer com a aquisição do material e aprovar as necessárias organizações do pessoal”⁷⁷.

Apresentando e fundamentando-se nas “opiniões dos mais conhecidos escritores militares nacionais e estrangeiros”⁷⁸ repetidas vezes, Botelho de Sousa faz uma propaganda de modo a “concorrer para a segurança do país, dotando-o com os necessários elementos de defesa”⁷⁹. Esta propaganda foi desenvolvida em favor do pacifismo. No entanto, o pacifismo tem os seus perigos, como o autor indica, que por vezes os países podem estar “esperando uma paz universal em que outras não acreditem, e seriam estas a aproveitar da sua falta de preparação”⁸⁰, indicando que o melhor meio para evitar a guerra é “prepararmo-nos para a guerra”⁸¹.

Sempre atento e crítico, o autor responsabiliza os políticos pelo facto de, na altura, ainda não se ter organizado um plano de defesa nacional:

“Fazendo votos por que a mudança de regime tenha trazido também uma mudança no modo como os governos encaram os problemas da defesa

⁷⁵ Alfredo Botelho de Sousa, *Marinha e Defesa Nacional*, Coimbra, França & Armenio Editores, 1913, p. v.

⁷⁶ *Ibid.*, p. v.

⁷⁷ *Ibid.*, p. v.

⁷⁸ *Ibid.*, p. vi.

⁷⁹ *Ibid.*, p. vii.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 17.

⁸¹ *Ibid.*, p. 15.



nacional; se tal não suceder, só por acaso conseguiremos viver por muito tempo, como nação livre e independente.”⁸²

Botelho de Sousa nesta obra demonstra a preocupação para com os problemas que atingiam a Marinha, nomeadamente financeiros, mas deixa bem claro que “as despesas feitas com a defesa nacional são sempre económicas, quando comparadas com as despesas fabulosas que acarreta uma guerra desastrosa”⁸³. Outro ponto abordado é a forma como a marinha se encontrava organizada nas províncias ultramarinas.

Esta é uma obra que se divide em 14 capítulos, que começam pelos temas do Pacifismo e arbitragem e a necessidade de se cuidar da defesa. Nesse contexto, são de seguida introduzidos os capítulos que se referem às políticas nacional e naval e às alianças na Marinha, fazendo também referência a conceitos mais gerais como a relação da Marinha com a política interna e as finanças. Finalizados estes temas, Botelho de Sousa escreve sobre o Poder marítimo e mostra uma vertente mais distinta com um capítulo sobre a Marinha mercante. Como seria expectável nas obras deste autor, os últimos capítulos demonstram o carácter educativo de Botelho de Sousa. Nestes, são discutidos temas relacionados com o papel de uma Marinha, a Educação Popular e a Propaganda. São também abordados temas na área da gestão, tanto numa vertente financeira com “Despesas improdutivas?”, como numa vertente mais de planeamento, com “Estratégia do tempo de paz” e “Método a seguir na determinação dos elementos de defesa”. Esta obra termina com um capítulo de considerações finais. Nestes capítulos o Segundo-tenente Botelho de Sousa procurou estudar cada uma das matérias da melhor forma que conseguiu, de modo a contribuir para a criação de um programa de defesa nacional. Para não tornar demasiado extensa esta obra, Botelho de Sousa deixou de fora alguns temas, como “a estratégia do tempo de guerra, a cooperação do exército e da armada, as bases navais, a organização e administração central da marinha, a marinha colonial, etc.”⁸⁴ que posteriormente foram publicados nas revistas ACMN e *Revista Militar*.

Em 1930, o Capitão-tenente Botelho de Sousa publica o primeiro volume daquele que é o seu trabalho de maior volume com um total de quase 2500 páginas, intitulado *Subsídios para a História Militar da Índia (1585-1669)*. Já com provas dadas

⁸² *Ibid.*, p. 47.

⁸³ *Ibid.*, p. 127.

⁸⁴ *Ibid.*, p. viii.



nos seus trabalhos de investigação de assuntos da História Marítima Portuguesa, que se pautam pelo seu rigor, o autor publica assim este volume acompanhado de um parecer do Conselho de Instrução da Escola Naval no qual se reconhece a “elevada competência”⁸⁵ do Capitão-tenente Botelho de Sousa.

O autor dedica este livro à memória do falecido Marquês da Praia e Monforte, prestando “um tributo de inesquecível reconhecimento”⁸⁶ a quem anteriormente o ajudou e fez com que fosse possível a sua vinda para a Marinha.

Botelho de Sousa, ilustre escritor, contribuiu assim para a História Marítima da Índia através destes *Subsídios*, valorizando-a na medida em que há uma compilação de elementos e factos que se encontram dispersos por diversas fontes numa obra só. Estas fontes e documentação existente foram recolhidas no Arquivo da Marinha e Ultramar em algumas revistas e ainda em obras portuguesas, espanholas, inglesas, holandesas, que foram estudadas com afincio pelo autor, organizando assim os apontamentos que lhe permitiram a publicação desta obra.

No início do prefácio desta obra, o autor realça que entre 1585-1669 o Império português na Índia estava em decadência e justifica o porquê de estudar esta época, dando-nos a ideia de que é em tempo difíceis que se podem retirar os “mais úteis ensinamentos”⁸⁷.

O índice da obra é composto por dez capítulos. Botelho de Sousa inicia a obra com uma exposição sobre a situação geral na Índia nos finais do século XVI e começos do XVII e a situação nas principais fortalezas, não esquecendo a sua importância e relações com as vizinhas. É também descrito no decurso da obra os tempos do Governo do Vice-rei D. Duarte de Menezes e posteriormente de Manuel de Sousa Coutinho. Já a meio da obra, são descritas as razões da ida dos holandeses e dos ingleses à Índia. É neste tema que os capítulos seguintes se focam, havendo também alusões à relação Ingleses-Açores e às primeiras acções contra as nossas armadas e o comércio da Índia. Os Governos de Matias de Albuquerque e do Vice-rei Conde da Vidigueira, montam os capítulos seguintes, terminando a obra com “Consequências da ida dos holandeses às

⁸⁵ «Parecer do Conselho de Instrução da Escola Naval sobre o requerimento do autor para a publicação do presente trabalho» in *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669)*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1930, p. ii.

⁸⁶ Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669)* Vol. I, Lisboa, Imprensa da Armada, 1930, p. i.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 1.



Índias” e um capítulo sobre o Governo do Vice-rei Aires de Saldanha. Para além destes ainda existem quatro suplementos que são compostos pelas relações dos vice-reis e governadores entre 1578 a 1605, das fortalezas com os seus presídios, das receitas e das armadas que foram à Índia e dos navios que voltaram, de 1580 a 1604.

Em cada capítulo, os assuntos estão divididos para proporcionar melhor compreensão ao leitor. Estão também ordenados cronologicamente, sendo rigorosamente fundamentados, para deste modo se chegarem a conclusões válidas. Deste modo, o capítulo I começa por descrever o património oriental português; continua com a administração do cargo de vice-rei que vinha a perder a autoridade e poder desde que “se tinham remetido comodamente à direcção burocrática”⁸⁸ tendo deixado de acompanhar as armadas; os fidalgos, que possuíam grande influência no comércio, “todos os seus defeitos e todas as suas boas qualidades tinham repercussão no governo político, militar e administrativo da Índia”⁸⁹; a organização militar; a organização da justiça; o elemento religião; a população portuguesa e indígena e o seu modo de vida; a situação financeira; a situação militar: pessoal e material; a situação política com especial atenção às relações com o Xá e com o Achém “que sempre fôra um dos principais inimigos do nosso domínio oriental”⁹⁰; a viagem das armadas do reino com destino à Índia, as instruções para o torna viagem e as causas das perdas dos navios; as vias e bases do comércio, com a sua organização e pontos de apoio; as armadas na defesa do nosso império colonial oriental; as monções.

Os restantes capítulos estão igualmente bem organizados o que contribuiu para a grandiosidade desta obra que não é apenas um subsídio mas sim uma preciosa fonte para a história de Portugal e das suas colónias.

Em 1940, o Contra-almirante Botelho de Sousa, numa edição da Agência Geral das Colónias comemorativa do duplo centenário da fundação e restauração de Portugal, publica quatro obras que apresentam o panorama das nossas guerras no tempo da Restauração, sendo elas: *O período da Restauração nos mares da Metrópole, no Brasil e em Angola*; *O período da Restauração na Índia*; *Nuno Álvares Botelho: Capitão Geral das Armadas e Governador da Índia*; e, por último, *Subsídios para a História*

⁸⁸ *Ibid.*, p. 14.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 17.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 45.



Das Guerras da Restauração no Mar e no Além-Mar, divididos por dois volumes, que acabam por fazer uma abordagem mais completa das duas primeiras obras enumeradas.

A primeira obra referida no parágrafo anterior faz uma exposição detalhada das batalhas que sucederam dentro do território marítimo da Metrópole, no Brasil e em Angola, que irá ser complementada pela segunda obra através da descrição do que aconteceu nos mares do Oriente.

Começando no capítulo, da primeira obra, “A guerra nos mares da Metrópole” é possível constatar que a nossa marinha, como diz o autor, estava num “descalabro”⁹¹ e a nossa atividade naval era fraca. No dia 1 de dezembro de 1640, dia da restauração da independência, os nossos recursos eram escassos e dificilmente garantiam a segurança da costa. Eram apenas 11 embarcações que se encontravam no Tejo, algumas delas desarmadas e com guarnições reduzidas. Nesta altura as opiniões dividiam-se em dois grupos, a construção de fortalezas marítimas para defesa de costa, ou uma boa armada com capacidade de combater as forças navais inimigas “evitando a aproximação de uma expedição inimiga”⁹². O rei D. João IV “prudentemente seguiu este último parecer”⁹³ e desta forma a armada aumentou o seu número de navios procurando desenvolver a nossa construção naval.

Assim, a nossa atividade da metrópole “transfere-se para o ultramar”⁹⁴ e nos capítulos seguintes Botelho de Sousa faz uma descrição dos “ataques dos holandeses a Angola”⁹⁵ e ao Brasil onde mostra a ação da nossa marinha quer no mar quer em terra.

Na segunda obra – *O período da Restauração na Índia*, o ilustre autor continua o seu estudo virando o foco para o Império do Oriente, expondo-nos assim a situação na Índia, com alguns dos principais episódios que são, como na obra anterior, descritos detalhadamente. Estes episódios são: a guerra de Ceilão e os combates navais do Cabo de Columbo e Cabo da Rama, o cerco de Columbo, a batalha naval da barra de Goa, a queda de Manar e Jafanapatão e ainda a guerra contra os árabes.

O ilustre historiógrafo termina a sua exposição concluindo:

⁹¹ Alfredo Botelho de Sousa, *O Período da Restauração nos Mares da Metrópole, no Brasil e em Angola*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, p. 7.

⁹² *Ibid.*, p. 13.

⁹³ *Ibid.*, p. 13.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 16.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 17.



“As guerras da Restauração concluíram com a consolidação da nacionalidade na Metrópole e a restauração nas ilhas; no Brasil e Angola, com a expulsão dos holandeses. Na Índia, ao contrário, perdemos a maior parte do Império, em proveitos dos mesmos holandeses.”⁹⁶

Uma vez que *Subsídios para a História Das Guerras da Restauração no Mar e no Além-Mar* está relacionado com as duas primeiras obras já comentadas, avança-se para o livro da colecção que tem como título *Nuno Álvares Botelho: Capitão Geral das Armadas e Governador da Índia*. Nuno Álvares Botelho,

“Era filho do capitão de Tânger, embaixador na Sabóia e governador do Brasil, Diogo Botelho, e da sua mulher D. Maria Pereira. Começou por servir nas armadas que operavam nas costas de Portugal e de Marrocos, desde 1598 até 1616. Casou com D. Brites de Lima, filha de D. Luiz Lobo da Silveira, da qual teve um filho, Francisco de Álvares Botelho, a quem D. Felipe III deu o título de conde de S Miguel, em consideração dos relevantíssimos serviços prestados por seu pai na Índia.”⁹⁷

O nome de Nuno Álvares Botelho que foi “uma das figuras de maior relêvo da época da decadência da Índia”⁹⁸ encontra-se um pouco esquecido entre os outros tantos nomes que realizaram feitos no Oriente.

Depois de Ormuz ter sido perdido em 1622, houve a tentativa de reconquista desta zona. Em 1624, Nuno Álvares Botelho chegou à Índia na qualidade de capitão-mor de uma armada, pelo que o vice-rei lhe confiou a missão de ir com Rui Freire de Andrade, outra figura que se destaca pela sua bravura em combate, como diz o autor no prefácio da obra, ao derrotar os inimigos ingleses e holandeses.

Em 3 dias de confrontos, apesar de as baixas terem sido maiores na nossa armada, Álvares Botelho combateu os adversários com coragem e bravura na qual Botelho de Sousa diz “os inimigos (...) só cuidavam de se pôr a salvo”⁹⁹ elevando assim a sua reputação. Sobre este confronto, o autor conclui dizendo que:

⁹⁶ Alfredo Botelho de Sousa, *O Período da Restauração na Índia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, p. 81.

⁹⁷ Alfredo Botelho de Sousa, *Nuno Álvares Botelho: Capitão Geral das Armadas de Alto Bordo e Governador da Índia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, p. 11.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 7.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 33.



“a vitória estratégica pertenceu-nos, o moral manteve-se alto e recuperou-se grande parte do antigo prestígio; os efeitos do domínio temporário do mar, que a batalha nos deu, fizeram-se imediatamente sentir”¹⁰⁰

A carreira de Nuno Álvares Botelho na Índia dividiu-se em duas: a primeira como Capitão Geral das Armadas e a segunda como Governador. Durante a sua vida este obteve várias vitórias contra os holandeses, no entanto, não foram suficientes para evitar a nossa decadência do poder no Oriente. Nuno Álvares Botelho viria a falecer no ano de 1631.

Estas obras do Contra-almirante Botelho de Sousa para a Agência Geral das Colónias complementam-se, formando um quadro das nossas batalhas no mar do século XVII juntamente com uma figura de destaque.

Em 1948, dezoito anos depois da publicação do primeiro volume dos *Subsídios para a História Militar da Índia (1585-1669)* e dois anos após a sua passagem à reserva, Botelho de Sousa lança mais um volume desta importante coletânea. Esta demora deveu-se ao alto cargo que desempenhou na Marinha de Guerra no período em que decorria a Segunda Guerra Mundial que, deste modo, obrigou “o autor a desviar a sua atenção para os assuntos de natureza militar, muito diferentes da história”¹⁰¹.

Este volume trata um período difícil da nossa história no Oriente onde se acentua “a nossa decadência de forças e recurso, em terra, como no mar, ao mesmo tempo que crescem as armadas dos nossos competidores europeus”¹⁰² e afirma que “Sob o ponto de vista militar é esta a fase da história da Índia que mais interessa, mas a que tem sido menos estudada”¹⁰³ e:

“Contra tantos inimigos que nos assaltavam o comércio no mar, ou as fortalezas, foi necessário concentrar os fracos meios disponíveis para dar combate aos europeus, contemporizando com os reis naturais, em relação aos quais íamos assim perdendo prestígio, enquanto os nossos adversários o ganhavam.”¹⁰⁴

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 33.

¹⁰¹ Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669)* Vol.II, Lisboa, União Gráfica, 1948, p. 2.

¹⁰² *Ibid.*, p. 2.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 2.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 3.



Num período em que Portugal viva sob o domínio espanhol, no qual faltava pessoal e material para combater o inimigo no mar, Botelho de Sousa demonstra as causas dos êxitos dos nossos inimigos dizendo:

“mais por culpa nossa, que dos espanhóis, nunca foi possível fazer uma concentração dos meios navais das duas coroas, que estavam sob ordens do Vice-Rei da Índia e do Governador das Filipinas, para uma ação comum, o que muito facilitava aos holandeses a tarefa de nos excluírem do comércio do Sul.”¹⁰⁵

Esta obra trata do período entre 1605 a 1617 e divide-se em seis capítulos (XI a XVI) que correspondem ao governo de quatro Vice-Reis e ainda dois Governadores. O modelo de organização do texto tem o mesmo formato do primeiro volume, permitindo organizar as matérias por assuntos, os quais o autor trata detalhadamente, e cronologicamente, de forma a proporcionar uma melhor compreensão para o leitor. Para além dos capítulos existem também seis suplementos, que complementam o texto.

Em 1953, publica o terceiro volume dos *Subsídios* que já ultrapassam as 2000 páginas de investigação, enriquecendo a bibliografia militar marítima de Portugal. Botelho de Sousa define a sua obra como “um guia que possa servir a quem mais profundamente quiser estudar a época”¹⁰⁶.

Este volume tem início no capítulo XVII com o Governo do Vice-Rei Conde de Redondo e vai até ao capítulo XXIII com o Governo do Vice-Rei Conde de Linhares, incluindo também os Governos do Vice-Rei Conde da Vidigueira, de Fernão de Albuquerque e do Bispo de Cochim e ainda um Triunvirato, ou seja, um período entre 1618 e 1635. Seguem-se ainda quatro suplementos, que complementam e auxiliam o estudo desta importante época que são, respetivamente, a Relação dos Vice-Reis e governadores de 1618 até 1635; Gente necessária na Índia conforme seus regimentos; Cartel de desafio; Armadas que foram à Índia e naus que vieram, de 1618 a 1635.¹⁰⁷

É em 1957, no último volume, que catorze anos do Governo da nossa Índia são virtuosamente ilustrados pela mão de Alfredo Botelho de Sousa. Os eventos que sucederam aquando da ação de três Vice-reis e um Governador-Geral são revelados nos

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 4.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 2.

¹⁰⁷ Índice da obra presente em Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669) Vol.III*, Lisboa, União Gráfica, 1953.



cinco capítulos que fazem parte deste volume, assim como informação da mais extrema relevância é ditada nos quatro suplementos.¹⁰⁸

Em suma, Botelho de Sousa nestes quatro volumes de *Subsídios* descreveu aquela que foi a política seguida pelos portugueses neste território de imensa vastidão, a que chamamos a nossa Índia, durante o período de 1585 a 1650. Esta obra ficou por terminar, apesar de terem sido estudados menos 19 anos do que o previsto inicialmente, ficando este trabalho de alto valor historiográfico incompleto, Botelho de Sousa soube de forma apreciativa registar e que servem ainda hoje como exemplos de carácter histórico da influência do nosso país naquelas terras.

Após a sua morte, em 1970 foi feita uma compilação das lições dadas ao Curso Naval de Guerra pelo erudito oficial Botelho de Sousa. Foi na área do ensino que Botelho de Sousa tornou perene os seus conhecimentos e permitiu que estes fossem transmitidos de geração em geração, através das suas inúmeras obras que servem hoje de exemplo à carreira das armas.

Em “Os Factores Imponderáveis da Guerra”, Botelho de Sousa apresenta a sua perspectiva naqueles que são os fatores de êxito numa guerra, focando-se naqueles que ele elege como sendo os mais relevantes.

A obra é introduzida com a divisão dos factores de êxito em três grandes classes – Factores Materiais, Factores Tácticos e Factores Pessoais.¹⁰⁹ Embora todos eles exerçam a sua parte e possam ter influência no desfecho de uma guerra, Botelho de Sousa acredita que é nos Factores Pessoais que reside a chave para o sucesso. Estes recaem essencialmente nas qualidades humanas e no quão indispensáveis e ditatórias podem vir a ser no decurso de uma guerra.

Neste contexto, Botelho de Sousa divide a sua obra em 6 Capítulos, cada um representando uma lição imprescindível a estar presente na formação de um oficial.

“Atributos militares do chefe” apresenta-se como o primeiro capítulo, onde o autor enfatiza certas qualidades que este considera essenciais para um líder das forças armadas. Inteligência, carácter e dedicação são algumas das características que deverão acompanhar um chefe militar. É também referida a coragem física e moral; a

¹⁰⁸ Índice da obra presente em Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669) Vol.IV*, Lisboa, União Gráfica, 1956.

¹⁰⁹ Alfredo Botelho de Sousa, *Os Factores Imponderáveis da Guerra*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1970, p. 4.



perseverança. Um líder deve ter a capacidade de entender o objetivo da missão e de levá-la em frente, apesar de todos os obstáculos e intempéries; deve encorajar os homens a lutar a seu lado, mesmo quando no horizonte as cores se avistam negras; deve ter a coragem e a humildade de assumir a responsabilidade, quando o resultado é positivo, mas principalmente quando não o é.

No capítulo II da obra – “A arte de comandar ou a psicologia do mando” – Botelho de Sousa defende que a ciência do comando é algo que deve crescer com o Oficial. Não é uma disciplina que se ensine na escola, mas algo que deve ser adquirido a nível pessoal, com esforço e dedicação. A arte de comandar reside na confiança que os homens têm no seu líder, ganha por seu próprio mérito através de valores intelectuais e morais.

O elemento humano na guerra não pode nunca ser desvalorizado. A força moral tem em si a capacidade de dar a volta à guerra, de tornar a derrota em vitória. Do mesmo modo, a destruição da moral e o desmoronamento do comando podem ser impeditivos de chegar à vitória, através da perda de confiança no resultado final. É neste ponto que Botelho de Sousa se foca naquele que é o terceiro capítulo “O factor moral na guerra” da obra “Os Factores Imponderáveis da Guerra”.

“Disciplina” emprega o quarto capítulo desta obra. Como o próprio nome indica, neste capítulo é explicado o conceito de disciplina e são quebrados alguns ideais face a este tema. A disciplina, contrariamente ao que é muitas vezes associado, não se refere à punição por um ato mal feito, mas sim à aplicabilidade prática do dever. O dever de quem ensina e de quem é ensinado; o dever de quem comanda e de quem obedece. Botelho de Sousa realça ainda que a disciplina permite a um indivíduo desenvolver certos atributos e qualidades (entre outros, a honra, o respeito, a lealdade e o domínio de si mesmo) que de outra forma seriam suprimidos. Assim como a arte de comandar, a disciplina também requer tempo e perseverança, pois não é algo que se desenvolva de um dia para o outro.

O quinto capítulo da obra, “A condução das tropas”, aprofunda mais um pouco o tema das qualidades que um oficial deve ter para conseguir eficazmente levar os seus soldados a realizar as funções que lhes são comandadas. Nesta secção, dividida em três partes: Qualidades de que carece o Oficial para a eficaz condução das tropas; Meios de acção do comando; e Vícios da acção do comando, Botelho de Sousa resume de um



modo bastante claro os valores essenciais e indispensáveis de um bom comandante de tropas, apresentando também alguns meios que permitem atingir esses mesmos valores. Destacam-se o exemplo, o reconhecimento do valor dos subordinados, a incentivo à iniciativa própria, o louvor e, sempre que aplicável e com o sentido de reencaminhar os subordinados para o dever e de os fazer compreender aquilo que falhou, as punições.

Numa perspetiva de nos apresentar alguns aspetos menos positivos que, por vezes, surgem no ato de comandar, o autor enumera o que ele denomina de os vícios da arte de comandar.

A obra culmina com um conceito bastante relevante e que reúne todos os temas dos capítulos anteriormente discutidos – A doutrina.

A doutrina, segundo Botelho de Sousa, pode ser encarada como a aplicação dos princípios geralmente aceites, tendo como base o conhecimento e como objetivo o mútuo entendimento entre os vários elementos das forças, tanto comandantes como subordinados, facilitando assim a agilização das tropas e a maior eficiência e rendimento das operações.

Botelho de Sousa demonstra com esta obra o seu interesse pela formação digna e honrosa dos militares das forças armadas e é assim reforçada a sua excelência na arte do ensinamento.

2.2 Botelho de Sousa nos *Anais do Clube Militar Naval* e na *Revista Militar*

2.2.1 Artilharia naval

Nesta secção abordar-se-á a obra deixada por Alfredo Botelho de Sousa no que respeita à artilharia naval. Sobre este tema foram vários os contributos deste ilustre oficial. Como foi referido no primeiro capítulo, em determinados momentos da sua carreira militar, Botelho de Sousa esteve ligado às operações navais que, por sua vez, não podemos dissociar da artilharia naval. Tanto no mar como em terra, podemos mencionar algumas funções que Botelho de Sousa desempenhou que comprovam esta afirmação, como é o caso de ter sido chefe do serviço de artilharia da canhoneira *Açôr* ou mesmo na Escola Naval de ter sido regente da 11^a cadeira “Arte Militar Marítima”.

“Algumas notas sobre a efficacia da artilheria” foi o seu primeiro texto para os ACMN em 1907. Neste artigo Botelho de Sousa procurou demonstrar os fatores que influenciaram o tiro naval naquela época. Começou por delimitar o campo de batalha,



considerando este como o raio de ação de um navio de guerra que varia em função do alcance do torpedo e das peças de artilharia a bordo. Deste modo, enumerou cinco tópicos que faziam variar a distância de combate:

“1.º-Do alcance eficaz da artilharia de mais grosso calibre, actualmente 305^{mm}; 2.º- Da vantagem que terá o comandante em chefe, que possui maior velocidade, em se conservar a distâncias maiores ou menores, dependentes do gráo de instrucção de tiro e da orientação dada a essa instrucção em tempo de paz (para grandes ou para pequenas distancias); 3.º-Do limite alem do qual os aparelhos medidores da distancia dão indicações inssuficientes; 4.º-Da dificuldade de apreciar os pontos de queda a grandes distancias; 5.º-Da confiança que o comandante em chefe tem no pessoal encarregado da direcção do fogo.”¹¹⁰

Nesta época tentava-se aumentar as distâncias de combate, que rondavam os 7000 ou 8000 metros, no entanto, tinha de se ter em conta que quanto maior a distância, menor seria a probabilidade de acertar no alvo e também menores os danos infligidos neste.

Após a guerra russo-japonesa, a mais recente até ao momento, são utilizados com frequência exemplos deste confronto em partes distintas das operações, como é o caso da artilharia e das comunicações navais.

No combate de Tsushima, o almirante japonês Togo entrou no combate em vantagem pois possuía navios mais rápidos, pessoal mais prático em tiro naval, tendo assim definido dois objectivos: combater à máxima distância possível e manobrar “de modo a conseguir a mais lenta variação possível nas distancias”¹¹¹ pois este sabia que a artilharia russa tinha sido treinada para tiro a curtas distâncias. O almirante Togo conseguiu uma vitória sem danos sofridos nos navios japoneses.

Deste exemplo destaca-se o papel do treino à guarnição e as grandes distâncias de tiro. Segundo Alfredo Botelho de Sousa, para se conseguir grandes distâncias de tiro é necessário maiores calibres (305^{mm} era o maior utilizado). Só com recurso a grandes calibres é que seria possível causar danos que afundassem o navio inimigo a essas

¹¹⁰ Alfredo Botelho de Sousa, «Algumas notas sobre a eficácia da artilharia.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1907, XXXVIII, p. 523.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 524.



distâncias, não esquecendo também importância de uma boa regulação dos instrumentos de tiro.

Por outro lado, os calibres intermédios, como é o caso das peças de 150^{mm}, não podiam ficar esquecidos. Estes calibres eram muito mais precisos, tinham maior rapidez de fogo e, apesar de não terem a eficiência dos calibres maiores, quando acertavam nas chaminés dos navios provocavam uma enorme nuvem de fumo. Botelho de Sousa diz que qualquer elemento da guarnição que se encontre “nas proximidades será sufocado pelo fumo que se escapa dos furos feitos nas chaminés e obrigado a abandonar os seus postos”¹¹². Para além do facto de ainda tornar inabitável as casas de máquinas devido às ventoinhas de extração que começavam a puxar fumo em vez de ar.

Dos calibres pequenos, Botelho de Sousa disse:

“artilheria ligeira ou anti-torpedeira, como se lhe poderia chamar, pois que o seu emprego actual pode-se dizer limitado a repelir os ataques dos navios ligeiros”¹¹³

Neste texto, o nosso biografado tratou dos diferentes calibres das peças e a forma como se comportaram em combate. No entanto, em tempos de paz é necessário realizar exercícios de forma a melhorar a precisão do tiro. Assim, um ano depois, surge um novo trabalho.

Botelho de Sousa fez um estudo de como o tiro naval evoluiu entre os anos 1898 e 1908, sendo que o resultado final desse estudo é possível ler nos ACMN do ano 1908 com o título “Progressos no tiro d’ artilharia naval nos últimos dez annos”.

O autor para fundamentar este trabalho analisou as estatísticas de tiro de artilharia naval da marinha britânica, francesa, italiana e americana.

A prática de tiro com peças a bordo dos navios até esta altura era um assunto secundário em quase todas as marinhas, no entanto, no início do século XX, viveu-se um período de grande evolução nesta matéria.

Estas evoluções verteram-se até mesmo na construção dos navios, em que o chefe de serviço de artilharia tinha “autoridade para, com perfeito conhecimento, determinar o armamento e a protecção mais convenientes”¹¹⁴. A este oficial cabia-lhe

¹¹² *Ibid.*, p. 530.

¹¹³ *Ibid.*, p. 536.

¹¹⁴ Alfredo Botelho de Sousa, «Progressos no tiro de artilharia naval nos últimos dez anos.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1908, XXXIX, p. 280.



também a iniciativa de dar treino à sua guarnição e era o único responsável pela eficácia de tiro. Como disse Botelho de Sousa “O comandante, quando não fazia obstrução à prática dos exercícios de tiro, conservava-se espectador indiferente d’elles”¹¹⁵, deste modo o nosso biografado incentiva a criação de métodos de treino, propõe incentivos aos melhores atiradores ou ao navio que tivesse o melhor tiro.

Mais tarde, o comandante passou a ter a responsabilidade pela eficácia de tiro do seu navio e nos casos em que este tinha um mau desempenho eram submetidos a processos de investigação, ao contrário daqueles que possuíam excelentes resultados. A esses eram dadas “vantagens e distincções”¹¹⁶. As técnicas de tiro começaram a ser melhoradas assim como os equipamentos.

Para Botelho de Sousa, o impulsionador destas melhorias foi o Sir Percy Scott que em 1898, a bordo do cruzador inglês *Scylla*, obteve excelentes resultados na eficácia de tiro e em 1900 voltou a ter o mesmo sucesso enquanto comandava outro navio, o *Terrible*. Na Tabela 3 encontramos os resultados de um exercício de tiro do navio *Terrible*.

Tabela 3- Resultados de um exercício de tiro do navio *Terrible*¹¹⁷

Peças	Tiros Por Peça Por Minuto	Alvos Por Peça Por Minuto	Percentagem Alvos Atingidos
234 mm	1,16	0,750	60
152 mm	4,30	3,33	77
Valor médio para peças	3,8	1,07	28

Como se pode observar, a percentagem de alvos atingidos é três vezes superior assim como os alvos por peça por minuto. A publicação destes dados criou um ambiente de competição entre navios da mesma marinha e de marinhas diferentes na tentativa de conseguirem melhores resultados que os camaradas de outro navio, criando assim uma necessidade de superação. Surgiram os primeiros exercícios de tiros, com padrões específicos:

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 283.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 281.

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 283.

“1º Gunlayers test, a pequenas distâncias, com o fim de apreciar a eficácia da artilharia de um navio, peça por peça.

2º Battle practice, a grandes distâncias, em que é apreciado o valor do navio em combate como um todo, e em que entram todos os elementos que concorrem à execução de um tiro rápido e preciso em combate.”¹¹⁸

Com o passar dos anos, estes exercícios foram-se tornando mais exigentes: as distâncias aumentaram, as velocidades do navio aumentaram, os tempos para realizar o tiro diminuíram e o tamanho dos alvos diminuiu. No que diz respeito aos resultados, estes melhoraram bastante, fazendo com que a diferença entre a média dos navios e o melhor resultado fosse pequeno. Na Figura 3, pode-se verificar o progresso dos *gunlayers test* entre 1897 e 1906.

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
N.º dos navios ...	109	139	136	121	127	139	134	108	100	89
» das peças ...	846	1010	1121	1031	1137	1241	1296	1171	1096	1073
» dos alvos ...	2052	2527	2831	2732	3562	4789	5996	5748	4374	5733
» de não alvos.	4389	5136	6249	5709	6244	6863	7028	7664	3357	2328
Excesso dos alvos sob. os não alvos	—	—	—	—	—	—	—	—	1017	3405
Excesso dos não alvos p.º os alvos	2337	2909	3418	2977	2682	2074	1032	1916	—	—
Percentagem de alvos para o numero de tiros...	31,86	31,63	31,1	32,3	36,3	41,1	46,04	42,86	56,58	71,42
Alvos por peça por minuto :										
305 e 254 mm., Mark VI e VII.	0,09	0,23	0,29	0,3	0,33	0,38	0,53	0,47	0,58	0,81
234 mm	0,17	0,32	0,23	0,22	0,31	0,35	0,7	0,73	1,40	2,84
152 mm	0,89	1,11	1,05	1,51	1,81	2,41	2,63	2,63	4,14	5,68
120 e 101 mm. t. r	1,83	1,68	1,82	1,6	1,93	2,02	2,47	2,28	3,73	4,96

Figura 3- Progresso dos *Gunlayers test* entre 1897 e 1906¹¹⁹

Os progressos são evidentes, quer na rapidez de tiro como na percentagem de tiros acertados.

Em 1909, Botelho de Sousa continuou o seu estudo e publicou um texto intitulado “Direcção do fogo” para os *ACMN*. Tendo já sido analisado o modo como evoluiu o tiro de artilharia naval na primeira década do século XX, mais concretamente na eficácia do tiro, o autor considerou o seu objecto de estudo a direcção de tiro, ou seja, os fatores internos que permitem obter bons resultados no disparo.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 285.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 323.



Os factores considerados necessários para se possuir uma eficiente direcção de fogo foram:

“1º Um bom systema de comunicações; 2º Uma boa observação do fogo; 3º Um systema eficiente de determinação de distâncias; 4º Uma distribuição lógica dos encargos pelos differentes officiaes do navio.”¹²⁰

Este texto surge como uma compilação de revistas de outras marinhas. Botelho de Sousa escreveu em nota no final no artigo “pouco, ou nada, se encontra original”¹²¹. Este aspeto é muito frequente nos textos de Alfredo Botelho de Sousa, onde por várias vezes este fez análises a textos escritos por oficiais de outras marinhas, sempre com o objetivo de enriquecer o conhecimento e trazer novas técnicas para a nossa marinha.

2.2.2 Aviação naval

Com a primeira travessia aérea do Atlântico Sul feita pelos heróicos aviadores portugueses em 1922, Botelho de Sousa, como foi referido no primeiro capítulo, ficou encarregue de organizar na Escola Militar uma homenagem dedicada ao Contra-almirante Gago Coutinho e ao Capitão-de-fragata Sacadura Cabral. Esta homenagem ficou também registada na *Revista Militar* com o título “A travessia aérea do Atlântico” onde demonstra os feitos destes “arrojados e sábios aviadores”.¹²²

Ainda antes de detalhar a travessia, o autor enaltece a bravura e o espírito aventureiro destes dois portugueses que através do ar conseguiram elevar o nome de Portugal, relembrando as épocas dos Descobrimentos. Tanto Gago Coutinho como Sacadura Cabral tinham qualidades excepcionais e provas dadas em várias áreas tais como geodesia, hidrografia e navegação astronómica. Esta viagem veio provar que os métodos por eles usados eram válidos e rigorosos, o que lhes permitiu dar um importante avanço à navegação astronómica aérea.¹²³

Voavam numa aeronave que eles batizaram de *Lusitânia*, sem escoltas e somente com o apoio de um navio em cada porto de escala (Canárias, Cabo Verde, Fernando

¹²⁰ Alfredo Botelho de Sousa, «Direcção do fogo», *Anais do Clube Militar Naval*, 1909, XL, p. 444.

¹²¹ *Ibid.*, p. 557.

¹²² Alfredo Botelho de Sousa, «A travessia aérea do Atlântico», *Revista Militar*, 1922, LXXIV, n. 5, p. 233.

¹²³ «o comandante Gago Coutinho estudou um novo sistema de horizonte artificial, que experimentou repetidas vezes em vôos de ensaio, o qual lhe permite obter, sem dependência do horizonte de mar, com todos os erros a êle inerentes, a altura do astro com o rigôr necessário para uma segura navegação» *Ibid.*, p. 237.



Noronha, Baía e Rio de Janeiro). No dia 30 de março largaram de Lisboa e oito horas depois aterraram em Las Palma, onde prepararam a aeronave para mais uma tirada até Cabo Verde. Em Cabo Verde apanharam mau tempo o que atrasou o planeamento da viagem. Largaram para os Penedos de S. Pedro, onde iriam encontrar o cruzador *República*, na eventualidade de faltar combustível para chegar até Fernando Noronha, onde tiveram um acidente ao amarar devido ao estado do mar.

Botelho de Sousa destaca o rigor dos cálculos efetuados, seja em horários e combustíveis, ou mesmo na segurança da navegação. Acima de tudo ficou provado que “com homens como Gago Coutinho e Sacadura Cabral, a navegação, feita com os seus métodos e com os seus instrumentos, é tão rigorosa e segura no ar, como no mar”¹²⁴.

Por estes atos foram ambos condecorados com os graus de “gran-cruzes da Torre e Espada e de S. Tiago”¹²⁵.

Alfredo Botelho de Sousa, em 1923, escreveu ainda um texto com o título “Aviação Naval” para os *ACMN* onde apresenta a sua sábia opinião sobre a Aviação Naval, retirando os ensinamentos da Grande Guerra sobre a importância e futura utilização dos meios aéreos.

A história da aviação militar era recente naquela altura. Em Portugal, o primeiro voo com um piloto português ao comando de uma aeronave realizou-se em 1912. Em 1914 foi criada a Escola Aeronáutica Militar¹²⁶ e só em setembro de 1917 foi criada na Marinha o serviço de Aviação Militar, surgindo a Base do Bom Sucesso.¹²⁷

A Grande Guerra veio afirmar o avião como uma capacidade fundamental para o poder militar e trouxe grandes desenvolvimentos tanto nas aeronaves, como nos sistemas de armas que estas levam a bordo. Estas inovações nos sistemas de armas permitiram que se desse início ao combate aéreo e, desta forma, que os céus se tornassem como espaço de combate adicional paralelamente à terra e à água. Até esta altura as aeronaves restringiam-se às operações de observação.¹²⁸

¹²⁴ *Ibid.*, p. 241.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 241.

¹²⁶ Rui Alberto Bento Roque, «A aviação militar portuguesa nos céus da grande guerra: realidade e consequências», *Cadernos do IUM*, 2017, N.º 20, p. 3.

¹²⁷ João J. Brandão Ferreira, «Portugal na I Guerra Mundial» in *Portugal, 1914-1916: Da Paz à Guerra*, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2014, p. 558.

¹²⁸ R.A.B. Roque, «A aviação militar portuguesa nos céus da grande guerra: realidade e consequências», p. 2.



Regressando ao artigo que o nosso biografado escreveu, como oficial experiente, Botelho de Sousa fez uma análise das acções realizadas pela aviação na Grande Guerra de onde retirou algumas lições aprendidas.

Inicialmente começa por realçar as tarefas que a aviação realizou neste conflito. Além do emprego como arma e das tarefas de reconhecimento, de que já se falou, a aviação desempenhou outras importantes funções estratégicas quer no ataque à costa inimiga, sempre que a distância não excedesse o raio de ação aeronave, quer na defesa da própria costa, permitindo uma vigilância mais eficaz e um maior aviso antecipado, reduzindo, deste modo, a possibilidade de ataques surpresa de navios inimigos. Destaca-se também a defesa da navegação mercante e militar aliada nas proximidades de costa, dentro do raio de ação das aeronaves. Esta função, segundo Botelho de Sousa, era a mais eficaz, onde o próprio escreveu que:

“A escolta dada pela aviação mostrou-se a mais eficaz de todas, na defesa do tráfico, afugentando os submarinos, que se não atreviam atacar na presença dos aviões”¹²⁹

Neste artigo, o autor compreende que o objetivo da guerra naval era tomar posse das linhas de comunicação e que só dessa forma poderia conseguir o controlo do mar, que até à época se entendia por domínio do mar. Os submarinos e aviões vieram alterar a forma de atingir esse objetivo.

Na Grande Guerra, os submarinos alemães posicionados em áreas de maior densidade de tráfico marítimo aliado causaram enormes danos, limitando a liberdade de acção. Tendo em conta o progresso da aviação militar, o avião demonstrou-se um bom meio para combater os submarinos inimigos e igualmente fornecer a visão aos submarinos aliados, garantindo assim uma melhor “segurança das comunicações”¹³⁰. Reconhecendo as vantagens táticas que a relação aeronave-submarino podia trazer às marinhas de guerra e aos países mais pequenos, principalmente àqueles que tinham grandes territórios de costa, como era o nosso caso, Botelho de Sousa dizia:

¹²⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «Aviação naval.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1923, LIV, p. 41.

¹³⁰ *Ibid.*, p. 42.



“Submarinos e aviões devem constituir os elementos preponderantes da nossa acção naval. É preciso que nos integremos nas ideias do tempo, que não fechemos os olhos perante os factos”¹³¹

O autor dizia ainda que as especializações de aviação e submersíveis deviam:

“constituir entre nós as duas especializações dos oficiais, logo no começo da sua carreira, na idade em que podem dar nelas. E preciso que cada oficial se especialize numa ou noutra. Depois passarão todos para o serviço, que para nós é subsidiário, dos navios de superfície.”¹³²

Desta forma, a aviação assume-se definitivamente como uma capacidade indispensável à aplicação do poder militar, sobre a qual Alfredo Botelho de Sousa escreveu o seguinte:

“A aviação constitui hoje, para nós, um elemento essencial, tanto de ataque como de defesa. Urge, pois, cuidarmos a valer do desenvolvimento de uma aviação naval”¹³³

Em 1924, Botelho de Sousa publica outro artigo intitulado “A aviação na Guerra Naval” para a *Revista Militar* onde o autor começa por reforçar a ideia que se deve investir na aviação naval pois esta pode trazer uma enorme vantagem tática em combate, nomeadamente em ataques aéreos surpresa. No entanto, reconhece que o raio de ação das aeronaves é curto.

Em 1927 volta a escrever mais um artigo de título “A influência do poder aéreo na estratégia naval”. Este insere-se no capítulo “Revista de Revistas” dos *ACMN* pois é baseado numa conferência feita no Royal United Service Institution pelo então Commander Arthur Francis Eric Palliser e escrita no respetivo jornal.

Este artigo, à semelhança do artigo “Aviação Naval” escrito em 1923, insere-se no âmbito da estratégia naval e tenta compreender de que forma “as funções da estratégia naval”¹³⁴ são afetadas pelo poder aéreo, tendo em conta a rápida evolução tecnológica das aeronaves.

¹³¹ *Ibid.*, p. 43.

¹³² *Ibid.*, p. 44.

¹³³ *Ibid.*, p. 44.

¹³⁴ Alfredo Botelho de Sousa, «A influência do poder aéreo na estratégia naval.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1927, LVIII, p. 265.



Nesta altura as aeronaves são distinguidas em quatro tipos, com base na sua autonomia e poder de ataque: tipo “exploração” ou reconhecimento; tipo “ofensivo” que abrange os torpedeiros e bombardeiros; tipo de “combate” que se caracteriza pela alta velocidade, baixo raio de ação e alto poder ofensivo das aeronaves; e, por último, o tipo “dirigível”, altamente vulnerável e só utilizado quando necessário uma autonomia de “milhares de milhas”.¹³⁵

Em relação ao “Objecto da estratégia naval”, Botelho de Sousa vai ao encontro do que escreveu em 1923 e considera que o “controlo das comunicações marítimas” mantém-se como objetivo da estratégia naval. Neste texto o autor estuda o modo de como o poder aéreo influencia as linhas de comércio marítimas, operações ultramar e a batalha naval.¹³⁶

Nas linhas de comércio, Botelho de Sousa conclui que só existe uma zona em que se poderá realizar um ataque aéreo de forma “eficaz e económico”¹³⁷ que é a zona dos portos. Noutras zonas “difícilmente poderão as forças aéreas substituir os navios para êste fim”¹³⁸. Nas operações de ultramar, a vantagem de possuir uma força aérea residia no facto de aumentar o raio de acção, permitindo um maior aviso antecipado de qualquer possível ameaça.

Nesta altura começa-se a ter em conta as condições meteorológicas nas operações de voo e são realizados estudos de como o vento, humidade, nebulosidade e visibilidade influenciam o emprego de meios aéreos. É de destacar também o papel que os porta-aviões vêm a desempenhar, pois funcionam como uma base terrestre móvel diminuindo desta forma o valor estratégico das ilhas.

O autor conclui que o mais importante é existir coordenação entre as forças aéreas e navais, sendo necessário haver treinos para melhorar essa capacidade.

Um ano depois, Botelho de Sousa publicou mais um texto inserido no capítulo “Revista das Revistas” dos *ACMN* com o título “Escuta aérea por meio de trompas acústicas” baseado num artigo feito pelo comandante Attilio Brauzzi na *Rivista Marittima*.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 265.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 266.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 268.

¹³⁸ *Ibid.*, p. 267.



Este texto explica a criação de um auscultador que permite a deteção do azimute da origem sonora, da altura e se for utilizado por especialistas pode-se perceber as características do motor da aeronave descobrindo assim o tipo de avião.¹³⁹

Mais uma vez inserido na "Revista das Revistas" dos *ACMN*, em 1932 escreveu outro artigo intitulado "Aviões de Bombardeamento e aviões torpedeiros" com base noutro texto, desta vez, dos *United States Naval Institute Proceedings* escrito pelo tenente Logan C. Ramsey.

Botelho de Sousa neste texto, como ele próprio escreve:

“...estuda as vantagens e os inconvenientes dos dois principais sistemas de ataques aéreos contra navios - o lançamento de bombas e o lançamento de torpedos, para concluir a favor do segundo.”¹⁴⁰

Os bombardeiros, grandes e pesados, geralmente voam a grandes altitudes, enquanto os torpedeiros são mais pequenos, leves e rápidos, de envergadura menor.

Pelo facto de os torpedeiros serem mais pequenos, podem ser levados em maior número nos porta-aviões e são “mais eficazmente empregados”¹⁴¹ que os bombardeiros. Outros pontos vantajosos dos torpedeiros incluem o facto de serem menos limitados pelas condições meteorológicas, são mais capazes de se defenderem da aviação inimiga e necessitam de menos tempo para efetuar um ataque. Por outro lado, os bombardeiros têm duas únicas vantagens, que são: “os alvos têm menos probabilidades de evitarem os seus projecteis pela manobra e uma bomba que acerta no alvo é mais eficaz do que um torpedo”¹⁴²

Entre 1923 e 1932, Botelho de Sousa dedicou-se afincadamente à Aviação Naval apelando a investimentos neste sector e empenhou-se na busca de soluções para os problemas da Aviação Naval Portuguesa.

A importância das funções de chefia de Botelho de Sousa na Marinha, tendo ele sido Major-general da Armada, é realçada por Viriato Tadeu no livro *Quando a Marinha tinha asas...*, o autor descreve Botelho de Sousa como uma figura fundamental para a Aviação na Marinha e acredita que o facto de Botelho de Sousa ter passado à

¹³⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «Escuta aérea por meio de trompas acústicas.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1928, LIX, pp. 97–102.

¹⁴⁰ Alfredo Botelho de Sousa, «Aviões de bombardeamento e aviões torpedeiros.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1932, LXII, (5-6), p. 215.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 221.

¹⁴² *Ibid.*, p. 221.



reserva tornou frágil a continuação da Aviação Naval. Apesar de não ter sido aviador, a intenção de muitos aviadores portugueses seria nomear Botelho de Sousa para o título de aviador honorário, contudo nunca se chegou a concretizar.¹⁴³

Em 1952, numa fase de extinção da Aviação Naval em Portugal, Alfredo Botelho de Sousa, já na reforma, deu o seu último contributo sobre esta temática publicando um artigo de título "O problema orgânico da força aérea" onde teceu críticas ao "projecto de fundir em uma só a aviação naval e a terrestre, para fazer delas uma só «arma»"¹⁴⁴. Para tal acontecer seria necessário "um grande avanço na fase de coordenação"¹⁴⁵ o qual ainda não tinha acontecido.

O autor considerou que apesar da força aérea realizar operações terrestres e navais, não significava que o pessoal responsável pelas operações terrestres pudesse realizar operações navais e vice-versa, pois estariam a sair do seu campo de formação.

Só escrevendo acerca da guerra naval o autor disse que a complexidade da coordenação aeronaval nas operações é de tal forma elevada que para além de exigir o conhecimento do meio, exige também uma infinidade de conhecimentos que fazem parte do quotidiano dos marinheiros como, por exemplo, os navios militares e as suas capacidades, reconhecer os navios mercantes, e tantos outros pormenores. Em resumo "tem o aviador de ser marinheiro"¹⁴⁶.

Para finalizar, refere ainda que há "o factor psicológico", ou seja, se o aviador for "da mesma família dos marinheiros, procura protegê-los, ou ajudá-los, assegurar-lhes o êxito; ele dá garantias de se empenhar muito mais a fundo"¹⁴⁷

2.2.3 Comunicações navais

Nesta secção são referidos os textos que Alfredo Botelho de Sousa escreveu para os *ACMN* nos anos 1927, 1928 e 1929 sobre as comunicações navais.

O primeiro texto surge no ano 1927 intitulado "Um curso de comunicações navais". Neste pequeno artigo, o autor elaborou um "esboço" do plano de formação para os oficiais que frequentassem a especialização de " radiotelegrafia e comunicações",

¹⁴³ Viriato Tadeu, *Quando a Marinha tinha asas...*, Maio 2018., Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, p. 358.

¹⁴⁴ Alfredo Botelho de Sousa, «O problema orgânico da força aérea.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1952, LXXXII, p. 178.

¹⁴⁵ *Ibid.*, p. 179.

¹⁴⁶ *Ibid.*, p. 180.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 181.



que se dividia em seis módulos: I-Técnica; II-Formulação de ordens e sua expedição, disseminação de informações; III-Criptografia e criptoanálise; IV-Escuta submarina e aérea; V-Orgânica; VI-Emprego estratégico e tático das comunicações.

Este curso foi criado devido à importância que o serviço de comunicações assumia já naquela altura, quer em tempos de paz ou guerra.¹⁴⁸

Com a evolução dos meios de comunicação e com a crescente importância destes, em 1928, Botelho de Sousa voltar a expressar-se sobre esta temática com outro texto para os ACMN, de título “Comunicações navais”. O autor abordou primeiramente a importância do serviço de comunicações navais, onde refere que as comunicações eficientes entre o “chefe e os seus subordinados” são fundamentais para o cumprimento da missão quer no mar ou em terra dizendo que “o comando exerce-se pela possibilidade de comunicar”¹⁴⁹. Incentivou, ainda, a criação de um serviço de comunicações navais na Marinha Portuguesa e escreveu assim:

“A missão de um Serviço de Comunicações Navais será, pois, assegurar desde o momento da declaração de guerra a comunicação rápida, segura e, quando necessário, secreta, entre a direcção superior das operações, o comando em chefe no mar, as unidades navais no mar e as suas bases.”¹⁵⁰

Ao ler-se esta citação compreende-se a necessidade de sistematizar as comunicações e treinar o pessoal em tempo de paz, na eventualidade de um dia o país entrar em guerra.

Num serviço de comunicações são utilizados diversos sistemas de comunicação, como por exemplo, a voz humana, sinais visuais e acústicos, o cabo submarino, entre outros, “cada um dos quais para o fim a que melhor se adapta”¹⁵¹. Neste âmbito foi realizado pelo autor uma comparação dos meios de comunicação e feita uma escolha de qual era, na altura, o mais eficiente.

Feita esta análise, para transmissão de ordens, a voz humana tem como desvantagem o facto de ser frequentemente mal entendida pelo recetor; o correio limita-se aos documentos físicos; os sinais visuais sejam eles de bandeiras, semafóricos,

¹⁴⁸ Alfredo Botelho de Sousa, «Um curso de comunicações navais.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1927, vol. 58, pp. 131–135.

¹⁴⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «Comunicações navais.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1928, LIX, (1-2), p. 33.

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 32.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 35.



luminosos, limitam-se às curtas distâncias e no caso de bandeiras temos ainda outra limitação que é a velocidade do navio, pois se a velocidade for elevada a probabilidade de a comunicação falhar é grande, sendo portanto utilizada quando os navios estão fundeados ou a navegar a baixas velocidades; os cabos submarinos apesar de serem eficazes nas comunicações são facilmente sabotados em tempo de guerra, chegando-se à conclusão que “o meio mais importante de comunicação, sob o ponto de vista naval, é, sem dúvida, a r.t.”¹⁵².

A telegrafia sem fios deu a sua primeira prova nas comunicações navais na guerra russo-japonesa, permitindo uma ligação entre os chefes das frotas japonesas que conseguiram pela primeira vez uma “disposição estratégica de forças”¹⁵³ graças a este meio, que deu origem à vitória dos japoneses na batalha de Port Arthur.

Este sistema de comunicação demonstrou-se ser o meio mais adaptável às forças no mar, visto tornar quase ilimitado o seu campo de acção. Deste modo, como Botelho de Sousa disse “A r.t., revolucionou por completo o serviço de informações”¹⁵⁴.

Apesar de ter trazido facilidades, não nos podemos esquecer que numa guerra há sempre dois lados e é necessário ter em conta que o inimigo tem ao seu dispor os mesmos meios que nós. O autor afirma que é exigido “maior viveza, vigilância e engenho por parte dos comandantes”¹⁵⁵ sendo indispensável que todos os oficiais estejam bem treinados para se conseguir um serviço de comunicações bem preparado.

O terceiro, e último, assunto deste texto são os métodos de comunicação naval onde Botelho de Sousa faz ênfase à seguinte sequência de acontecimentos: formulação de mensagens; a cifra; o processo de transmissão e receção; entrega e decodificação. Com o objetivo de se conseguir a segurança das comunicações é imprescindível a clareza na formulação de mensagens, a utilização de códigos para evitar a decodificação da mensagem pelos inimigos, a seleção do método mais adequado (normal, transmissão no ar, interceção, repetição) e, por fim, na entrega à estação recetora a realização da decodificação da mensagem.

¹⁵² *Ibid.*, p. 38.

¹⁵³ *Ibid.*, p. 39.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 39.

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 40.



Em 1929, surgiu com outro texto, desta vez inserido no capítulo “Revistas de Revistas” dos *ACMN*¹⁵⁶ intitulado “As comunicações” onde examina o texto escrito pelo contra-almirante T.T. Craven da revista *U.S. Naval Proceedings*. Este analisa o problema das comunicações navais fazendo referência à batalha naval da Jutlândia. Neste confronto os ingleses cometeram uma série de falhas a nível de planeamento das comunicações que culminou com a dificuldade de passagem de informação entre navios ao contrário dos navios alemães. Dentro das lições a retirar podemos verificar na afirmação que se segue a pertinência das comunicações “Difícilmente se encontra uma operação importante na qual uma deficiência de comunicação não desempenhe um papel proeminente, se não decisivo”¹⁵⁷

2.2.4 Ensino

Em 1919, surge nos *ACMN* o primeiro texto desta matéria intitulado “O estudo da arte da guerra na preparação dos oficiais”. Este texto vem claramente no seguimento da promoção do autor a oficial superior e também da recente criação do Curso Naval de Guerra.

De acordo com Botelho de Sousa, algumas marinhas já tinham iniciado a preparação dos oficiais na “arte da Guerra”¹⁵⁸ antes da Grande Guerra, no entanto, foi nesta que se comprovou a verdadeira necessidade da existência de uma formação de “arte militar marítima”¹⁵⁹. Para suportar este artigo, o autor analisa dois artigos da marinha americana e britânica com o objetivo de incentivar a nossa marinha e os nossos oficiais a dar importância ao “estudo metódico da arte da guerra” e também do “factor psicológico da guerra”¹⁶⁰ concluindo que a importância deste assunto é tal que “o progresso e a eficiência das nossas instituições militares estão inteiramente dependente da consideração que lhe dermos”¹⁶¹.

¹⁵⁶ Alfredo Botelho de Sousa, «As comunicações» in *Anais do Clube Militar Naval*, Tomo 5-6, ano LX, Lisboa, 1929, p. 163-168

¹⁵⁷ Alfredo Botelho de Sousa, «As comunicações.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (5-6), p. 166.

¹⁵⁸ Alfredo Botelho de Sousa, «O estudo da arte da guerra na preparação dos oficiais», *Anais do Clube Militar Naval*, 1919, L, p. 429.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 493.

¹⁶⁰ *Ibid.*, p. 502.

¹⁶¹ *Ibid.*, p. 502.



No dia 13 de maio de 1920 o Capitão-tenente Botelho de Sousa realizou uma conferência no Clube Militar Naval que se viu versada nos *ACMN* do mesmo ano com o título “O curso Naval de Guerra” onde explica a necessidade de existência deste curso, assim como a sua génese e condução. Este curso foi criado pela necessidade de melhor preparar qualquer oficial a desempenhar funções de comando na guerra. Na Escola Naval, os futuros oficiais recebiam formação e adquiriam um conjunto de conhecimentos técnico-profissionais que lhes permitiam desempenhar as suas funções a bordo, porém, como é natural, não suficientes para estarem preparados para combater. Relativamente aos conhecimentos Botelho de Sousa diz “são de técnica e de manutenção, mas não de direcção ou de condução na guerra”¹⁶², ou seja, não pertencem à “ciência da guerra”¹⁶³, sendo por isso necessário criar uma formação complementar onde fosse possível simular situações reais de combate de modo a dar melhor preparar os oficiais. Citando o Almirante Rodgers, o curso naval de guerra “serve para treinar os oficiais já com experiência, e desenvolver o seu carácter moral para assumir responsabilidades na guerra e para dirigir operações”¹⁶⁴ confronta-os com situações semelhantes às que poderão vir a encontrar na guerra.

Outro objetivo deste curso foi a criação de métodos, ou seja, doutrina. Esta doutrina após ser aprovada, difundia-se pela organização para chegar ao conhecimento de um maior número de oficiais. Como muitas das vezes se tratavam de assuntos de política naval, as soluções aos problemas propostos serviam de bases ao Estado-maior general. Normalmente, os oficiais mais aptos iriam desempenhar posteriormente funções no Estado-maior general.

A génese deste curso na nossa Marinha deu-se no seguimento da criação do Estado-maior Naval, em 1918, altura em que foi necessário dar formação aos oficiais que iam para lá assumir funções. Para a elaboração de um esboço de matérias a lecionar neste curso, a marinha portuguesa seguiu os moldes do curso lecionado nos Estados Unidos da América. Mahan surge como figura de destaque pois foi um dos impulsionadores deste curso e para Botelho de Sousa “As conferências de Mahan sobre

¹⁶² Alfredo Botelho de Sousa, «O curso naval de guerra», *Anais do Clube Militar Naval*, 1920, LI, p. 98.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 105.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 101.



a tática e a estratégia naval estabeleceram pela primeira vez a ciência da guerra sobre uma base sólida”¹⁶⁵.

As matérias dividiam o curso em duas partes: a primeira, de carácter técnico, onde se falava de artilharia naval, aviação naval, comunicações, minas e torpedos, entre outras; a segunda, de carácter teórico, onde se falava de história naval, organização militar, operações de guerra naval, entre outras.

No que dizia respeito à condução do curso, este tinha a duração de oito meses. Os primeiros dois meses, os oficiais especialistas realizavam conferências de carácter técnico. O restante período era dedicado aos estudos de carácter doutrinário e à realização de um estudo prático. Estes estudos tinham “um valor permanente”¹⁶⁶ para o Estado-maior naval e eram considerados como referências para quem frequentasse o curso posteriormente.

Em 1929, para os *ACMN* surge outro texto, apesar de ser um trabalho de história pode incluir-se dentro deste subcapítulo pois trata “A educação dos oficiais da Armada até à criação da Escola Naval”¹⁶⁷ e no mesmo ano para a *Revista Militar* continua o seu estudo sobre a Escola Naval com o artigo “A evolução do ensino naval nos últimos oitenta anos”¹⁶⁸ que equivale à evolução do ensino naval desde que foi criada a Escola Naval. Estes trabalhos isolados contribuíram para o lançamento da obra *Os primeiros cem anos da Escola Naval*, em 1945, altura do centenário desta instituição, a qual foi prefaciada pelo Vice-almirante Alfredo Botelho de Sousa.

No mesmo ano, desta vez, nos *ACMN* é publicado um extrato da conferência de Botelho de Sousa realizada no dia 1 de junho de 1928 na sede do Clube Militar Naval sobre o tema “Recrutamento, instrução e selecção dos oficiais”. Estas conferências foram criadas em 1928 pela Comissão de Redacção dos *ACMN* de forma a encontrar soluções para os problemas que a Marinha encontrava na época.¹⁶⁹

Em relação ao recrutamento dos oficiais, para Botelho de Sousa torna-se necessário que sejam admitidas pessoas com disposição para exercer esta carreira que é

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 105.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 122.

¹⁶⁷ Alfredo Botelho de Sousa, «A educação dos oficiais da armada até à criação da Escola Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (3-4), pp. 17–31.

¹⁶⁸ Alfredo Botelho de Sousa, «A evolução do ensino naval nos últimos oitenta anos», *Revista Militar*, 1929, LXXXI, (1-2), pp. 101–112.

¹⁶⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «Recrutamento, instrução e selecção dos oficiais.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (3-4), p. 97.



diferente de outras da vida civil pelas responsabilidades que acarreta. Para manter alto o nível intelectual da instituição há que escolher os candidatos que possuam um maior leque de conhecimentos científicos e, ao mesmo tempo, que tenham também cultura geral por isso há que criar um equilíbrio dos tempos dedicados à instrução. O autor expõe o modo como se faz o recrutamento na Inglaterra e em França, e do primeiro retira como lição aprendida que é mais proveitoso a admissão de um candidato de 18 anos, vindo de uma escola pública pois “têm um maior conhecimento de causa da carreira que vão empreender”¹⁷⁰ assim como a mentalidade para abordar certas questões do quotidiano do que um candidato de 12 anos.

Botelho de Sousa mostra-se defensor do nosso sistema de recrutamento que se realiza separadamente para as diferentes classes da Armada e concorda também com o regime de internato, afirmando

“A ideia da comunidade de ensino, proveio em parte do desejo de aumentar o seu rendimento, mas sobretudo, da vantagem de criar desde o tempo de escola, uma solidariedade que fosse depois levada à vida de bordo durante a carreira dos oficiais”¹⁷¹

Na instrução, o autor afirma que na Escola Naval é essencial moldar o carácter dos aspirantes pautando-os pelos valores a que um militar está inerente. Apela também à importância do desporto e realça a importância de aprender realmente as matérias e não apenas passar nos exames, pois são estas matérias que servirão de base inicial dos conhecimentos técnicos enquanto oficial subalterno. No entanto, é no mar que se adquire experiência e considera que “a melhor escola é o embarque e a navegação em unidades efectivamente armadas”¹⁷².

Relativamente ao último assunto da conferência – a seleção dos oficiais – o autor analisa principalmente as promoções e os seus problemas chegando à conclusão que é necessário um sistema de seleção, pois os sistemas por antiguidade não se demostram eficazes. Botelho de Sousa defende que para os postos elevados devem ir os oficiais mais competentes, que para além disso demonstram carácter militar e uma enorme devoção ao serviço.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 98.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 99.

¹⁷² *Ibid.*, p. 103.



2.2.5 Minas

Alfredo Botelho de Sousa sobre esta temática realizou um estudo que se traduziu em dois artigos para os *ACMN*. Um primeiro em 1928, inserido no capítulo “Revista das Revistas” intitulado “Os campos de minas na Grande Guerra”, onde examina um artigo da revista alemã *Marine Rundschau* escrito pelo tenente alemão Ruge.¹⁷³

No ano seguinte, em 1929, realizou uma conferência na sede do Clube Militar Naval onde voltou a referir-se à aplicação de minas na Grande Guerra e quais foram os seus resultados. Desta forma, viu versado nos *ACMN* um extrato da conferência intitulado “Campos minados e seu emprego à luz dos ensinamentos da Grande Guerra”.

Nesta conferência, Botelho de Sousa começa por definir o que é uma mina, de seguida expõe o emprego estratégico e tático dos campos minados e termina fazendo um resumo dos pontos mais importantes e aquilo que realmente devem reter.

A mina definida por Botelho de Sousa como um “engenho inerte”¹⁷⁴ pelo qual é necessário passar para que atue e que “empregá-la é inquietar o inimigo”¹⁷⁵, provocando-lhe perdas e restringindo-lhe os movimentos.

De modo a demonstrar a importância desta arma podemos ver na imagem que se segue as perdas provocadas pelas minas na Grande Guerra comparativamente a outras armas.

¹⁷³ Alfredo Botelho de Sousa, «Os campos de minas na Grande Guerra.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1928, LIX, (3-4), pp. 104–112.

¹⁷⁴ Alfredo Botelho de Sousa, «Campos minados e seu emprego à luz dos ensinamentos da Grande Guerra.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (9-10), p. 115.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 115.

	Foram perdidos por efeito de				
	Artilharia %	Torpedo %	Mina %	Esporea- mento %	Bombas de profundi- dade %
Em 78 navios de linha e cruzadores	31	46	23	—	—
Em 128 contra-torpedeiros	22	19	57	2	—
Em 170 submarinos	14	15	27	14	17
(Os restantes 13 % por aéreos, redes e paravanes explosivos).					

Figura 4- Perdas provocadas pelas minas na Grande Guerra

Como se pôde verificar, o emprego destas teve um grande impacto na Primeira Guerra Mundial, passando com distinção no derradeiro teste e tendo influência na condução da guerra. Antes deste confronto as minas eram consideradas como uma arma secundária com pouca importância para a guerra naval.

O autor considera que as minas podiam ser empregues de duas formas, defensivamente ou ofensivamente. A diferença estava na distância de costa por onde era lançado o campo minado. Os campos minados defensivos estão perto da própria costa, normalmente colocados nas entradas dos nossos portos de forma a tornar inacessível o porto para o inimigo. No entanto, o que se verificou foi que a proteção não foi absoluta, especialmente contra forças ligeiras e submarinas.¹⁷⁶ Apesar de não ser invencível, para combater os submarinos, a mina continua a ser o meio mais eficaz.¹⁷⁷

Os campos minados ofensivos são colocados ao largo, ou perto da costa do inimigo, por forma a restringir-lhe a liberdade de ação. Para Botelho de Sousa o exemplo melhor sucedido do emprego ofensivo foram as operações russas no Báltico entre outubro de 1914 e janeiro de 1915. Os russos lançaram:

“mais de 1000 minas nas zonas mais frequentadas pelos navios alemães, e bafejou-os o êxito, conseguindo pôr fora de combate a metade dos cruzadores alemães, que se lhe opunham”¹⁷⁸

¹⁷⁶ A.B. de Sousa, «Os campos de minas na Grande Guerra.», p. 104.

¹⁷⁷ A.B. de Sousa, «Campos minados e seu emprego à luz dos ensinamentos da Grande Guerra.», p. 128.

¹⁷⁸ A.B. de Sousa, «Os campos de minas na Grande Guerra.», p. 107.



A Grande Guerra veio a despoletar o uso das minas e como o autor disse nas suas conclusões, é expectável que no futuro o uso destas venha a crescer e que sejam criados modelos mais eficazes.

2.2.6 Defesa de Costa

Botelho de Sousa sobre esta temática escreve três artigos que vamos analisar já de seguida. Em 1929, para os *ACMN* surge o primeiro com cerca de 30 páginas intitulado “Estudos de Orgânica. A defesa da costa” onde o autor apresenta a sua definição de defesa de costa como “o conjunto de organismos e serviços de carácter militar, destinados a assegurar a protecção da fronteira marítima do Estado”¹⁷⁹ diferenciando-se de defesas costeiras que, segundo o autor, são órgãos locais que defendem uma região da costa.

Este texto, apesar de ser escrito em 1929, tem como base a Grande Guerra, confronto que, como certamente já se constatou, é utilizado por Botelho de Sousa como uma fonte de ensinamentos nas diversas áreas da guerra naval.

O primeiro passo para se obter um bom planeamento de defesa de costa é saber o que temos de defender, sendo assim, torna-se necessário proteger os principais pontos estratégicos - bases navais; pontos de apoio e bases das flotilhas; principais cidades do litoral.

Botelho de Sousa elaborou um interessante esquema para a defesa de uma base naval principal que se encontra na Figura 5, onde é possível observar quais os meios que se utilizam perante os três tipos de frentes de ataques possíveis.

¹⁷⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «Estudos de Orgânica. A defesa da costa», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (7-8), p. 33.

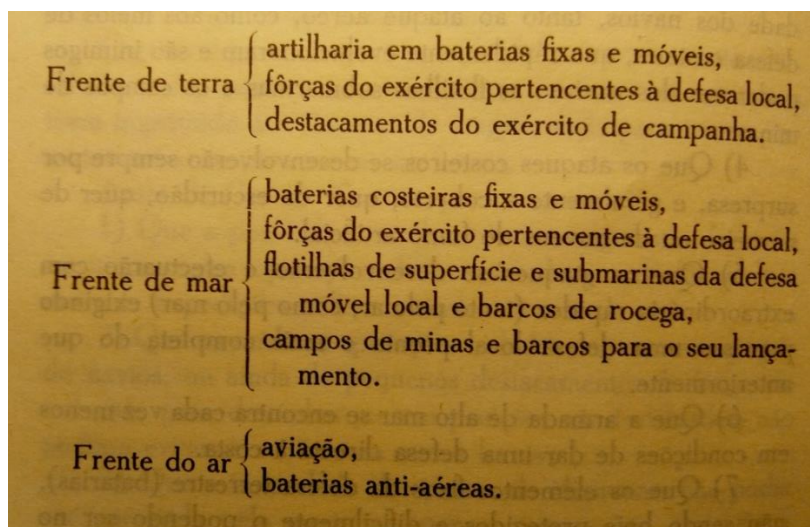


Figura 5 - Defesa de uma base do ponto de vista orgânico¹⁸⁰

Tendo em conta as inovações tecnológicas desde a Grande Guerra, Botelho de Sousa procurou demonstrar de que forma “as novas modalidades de ataque alteram a organização da defesa”¹⁸¹. Assim, foi feito um estudo por forma a determinar quais foram as mudanças que aconteceram em cada elemento de defesa, nomeadamente: A artilharia; As flotilhas de defesa local; Os campos minados; A frente do ar; As responsabilidades do exército e da marinha na defesa costeira.

Nas páginas dedicadas à artilharia na defesa costeira, o autor começa por salientar que com base em alguns acontecimentos que se passaram na Grande Guerra muitos pensaram que o tempo da artilharia costeira tinha terminado.¹⁸² Botelho de Sousa, no entanto, conclui que “A artilharia não perdeu, pois, o seu lugar na defesa costeira”¹⁸³

A artilharia costeira fixa tem vantagem quando está bem posicionada, ou seja, em zona que tenha poucos nevoeiros e amplos horizontes e ainda um relevo apreciável que permita a camuflagem da posição da peça de artilharia, só assim se consegue obter resultados positivos contra o inimigo com a artilharia fixa. Resultado positivo pode-se considerar a superioridade em combate ou levar o oponente a desistir pelo efeito

¹⁸⁰ *Ibid.*, p. 36.

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 38.

¹⁸² «...o feito de Zeebrugge mostrou que não há defesas fixas capazes de resistirem a um ataque de surpresa, quando cuidadosamente preparado até aos mínimos pormenores de execução e levado a efeito por gente determinada e ousada. Em Heligoland, as peças monstruosas dos alemães não impediram as fôrças ligeiras aliadas de penetrarem no Golfo Alemão sempre que quizeram.» *Ibid.*, p. 39.

¹⁸³ *Ibid.*, p. 41.



dissuasor. A grande alteração foi mesmo tornar móvel a artilharia costeira que o autor considera bem mais vantajosa que a fixa e que vem dar resposta a algumas das lacunas da artilharia fixa.

Com o aumento da rapidez e o fator surpresa dos ataques contra costa onde o desenvolvimento do submarino teve um papel de destaque, as flotilhas de defesa local tornaram-se mais importantes. A ação desta defesa móvel, que compreende normalmente navios de superfície e submarinos, permite a criação de uma zona de segurança que se torna necessário complementar com a ação de outros elementos de defesa costeira. As minas constituem também um fator essencial para a defesa que complementadas com a artilharia e com as flotilhas de defesa local se tornam muito mais eficazes do que atuando individualmente.

Passando para a frente aérea, há que ter em conta a rápida evolução dos meios aéreos durante a Grande Guerra e que os ataques aéreos contra costa mudam consoante estes avanços. Botelho de Sousa considera que num próximo conflito a aviação terá um “papel primário”¹⁸⁴ quer em operações contra costa, contra bases navais e pontos de apoio e até mesmo em desembarques. Para tal, a defesa antiaérea terá que ser aperfeiçoada e o primeiro ponto a ter em consideração é a dispersão dos alvos para que o inimigo através de um bombardeamento cause o mínimo impacto possível. O segundo ponto é aquele que segundo o autor é o melhor método de defesa de costa “consiste em antecipar-se ao inimigo nos ataques, assaltando-o nas suas estações aéreas e nos seus portos e estabelecimentos navais”¹⁸⁵.

No entanto, existem dois tipos de defesa - ativa e passiva. Se se optar por uma defesa passiva temos como meios os balões que suspendem cabos metálicos formando uma barragem de redes suspensas ou a camuflagem. Pela camuflagem, seja através do fumo ou da iluminação, convém proteger os pontos conspícuos para o aviador por forma a desorientá-lo e os objetivos. Caso contrário e para uma defesa ativa temos os aviões, e a artilharia antiaérea.

Resta o último elemento de defesa que o é “as responsabilidades do exército e da marinha na defesa costeira” na qual o autor refere que as defesas de costa devem estar apenas sob um único comando.

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 50.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p. 52.



Em 1937, dedicou outro artigo a este assunto intitulado “As cortinas de fumo nas operações costeiras” para a *Revista Militar*. As cortinas de fumo não são nada mais do que estratégias de ocultação fortemente utilizadas nas operações de costa.

Neste artigo Botelho de Sousa explica as formas de emprego das cortinas de fumo (através de navios e aviões) e como eram vantajosas e essenciais em vários aspetos – tanto no ataque como na defesa.

Dando alguns exemplos reais, como a operação contra Zeebrugge que poderia ter sido bastante mais eficaz caso se tivesse utilizado os aviões ao invés de pequenas embarcações que queimavam fósforo; ou o caso da armada britânica nos Dardanelos que teria conseguido cegar as forças turcas dentro de um nevoeiro artificial, permitindo a aproximação às baterias a atacar, Botelho de Sousa detalha os sucessos e as falhas aquando da utilização das cortinas de fumo na guerra.

Botelho de Sousa afirma que as cortinas de fumo são bastante perigosas especialmente contra as baterias de costa, pois torna impossível determinar a posição do adversário utilizando apenas a visão.

No seguimento do artigo, a utilização destas cortinas é exemplificada em situações concretas: nos bombardeamentos, no ataque naval regular a uma base, no ataque por surpresa a uma base, no ataque de gases, no engarrafamento e nos desembarques.

Em todas elas, é essencial a existência do fator surpresa por parte do atacante, por um lado para aumentar a eficiência do ataque e, por outro, para evitar que a defesa afunde os navios que se aproximam antes de estes chegarem ao objetivo.

Deve também ter sido em conta a direção do vento, uma vez que este tem uma grande influência no desfecho do ataque.¹⁸⁶

Em “A revisão da organização da defesa costeira” de 1945, para a *Revista Militar* logo após o término da Segunda Guerra Mundial, o Vice-Almirante Botelho de Sousa expõe a sua opinião naquela que foi uma clara evolução nas estratégias de defesa da costa.

Como refere no início deste artigo, a defesa da costa tinha como principal objetivo dificultar o ataque inimigo, através do impedimento do desembarque local, da

¹⁸⁶ Alfredo Botelho de Sousa, «As cortinas de fumo nas operações costeiras», *Revista Militar*, 1937, LXXXIX, n. 5, pp. 273–280.



invasão pela fronteira marítima ou da destruição do território. Contudo, e não sendo novidade por outros textos de Botelho de Sousa já escritos, a ênfase recai na aviação e no seu papel nos progressos das táticas de guerra. A aviação já sendo importante como meio de defesa e vigilância, tornou-se muito mais fundamental para quem ataca, não só devido ao fator surpresa que acarreta, mas também pelo facto de em menor custo ser possível ter um maior número, relativamente, por exemplo, à força naval.

O artigo segue com a enumeração dos tipos de armas que os aviões podem utilizar. Acrescentando isso à capacidade de estes poderem empregar estas armas ao sobrevoar diretamente os alvos, eleva incrivelmente a sua eficácia. Destas armas destacam-se os foguetes, as bombas, as minas e os torpedos, que em grande parte das situações a sua utilização pode substituir a necessidade de ser a força naval, em maior risco, a fazer o ataque.

Noutra perspetiva, Botelho de Sousa aprofunda o tema da aviação na defesa da costa e do território em geral, afirmando que não só os aviões permitem manter uma constante vigilância sobre o território e evitar ataques surpresa, ou manter navios atacantes longe do litoral, como são também eles que conseguem mais eficazmente contra-atacar o inimigo caso algum ataque se suceda.

Utilizando o exemplo da última guerra, o autor demonstra a evolução as estratégias de guerra, da utilização do bloqueio naval e do desuso desta (em parte), em paralelo com a conquista da força aérea do seu papel na guerra – nascendo assim as operações trifólicas. A distância entre inimigos deixa de ter relevância quando os meios aéreos ganham a sua força.

Neste contexto, Botelho de Sousa termina o artigo referindo que é necessário estudar constantemente a situação corrente e rever os meios de ação e de organização na defesa costeira, pois a condução da guerra está fortemente dependente da costa de cada país.¹⁸⁷

2.2.7 Guerra Atómica e Química

Com respeito ao artigo da autoria do Major General Amos A. Fries, publicado nos *Proceedings do U.S. Naval Institute*, Botelho de Sousa cede a sua perspetiva nesse

¹⁸⁷ Alfredo Botelho de Sousa, «A revisão da organização da defesa costeira», *Revista Militar*, 1945, XCVII, n. 7, pp. 337–344.



mesmo tema que são os “Aspectos navais da guerra química.” Este artigo é publicado no ano 1929 nos *ACMN*.

Faz algumas referências à Grande Guerra, onde afirma que mais de 28 agentes químicos diferentes foram empregues de forma a prejudicar as tropas inimigas. Apesar de não serem fatais, estes agentes seriam capazes de causar tanto ou mais dano durante o decurso da Guerra, podendo mesmo ser decisivos no seu desfecho, como ele próprio cita no fim “Vencerá a marinha que conseguir a superioridade a êste respeito(...)”¹⁸⁸.

Botelho de Sousa divide as substâncias químicas em 4 tipos diferentes, consoante o seu modo de ação:

1. Cloro, ou mais concretamente o seu derivado fosgénio. Sendo gases prejudiciais, afetam essencialmente as vias respiratórias. Seriam utilizados de forma surpresa.
2. Gazes vesicantes, mais conhecidos como gás Mostarda e Lewisite americana. Botelho de Sousa afirma que este tipo de agente foi o que provocou mais baixas durante a Grande Guerra, quando comparado com todos os outros tipos. São substâncias líquidas cujos vapores perduram durante bastante tempo nas superfícies.
3. Compostos arsenicais – atuam sob a forma de partículas finas de fumo, levando a vômitos, espirros e, no pior dos casos, dores de cabeça e do peito. Igualmente ao cloro, utilizados mais em ações surpresa.
4. Gases lacrimogéneos, atuação rápida ao nível dos olhos e nariz, incapacitando os homens nas suas funções.

Além destes agentes, Botelho de Sousa refere que outros podem também fazer parte de uma guerra química.

No que respeita ao emprego destas substâncias num contexto naval, é importante referir a forma como estes agentes eram projetados. Uma das formas que o autor faz referência é o uso de projéteis de artilharia (como granadas, parcialmente preenchidas com agente químico), outra seria projéteis de bateria secundária, podendo afetar, devido à dimensão dos compartimentos e ao tipo de construção, os barcos das flotilhas. O uso de projéteis inteiramente à base de substâncias químicas poderia ser útil não só no ataque ao inimigo, mas como meio de defesa, produzindo cortinas de fumo e ocultando

¹⁸⁸ Alfredo Botelho de Sousa, «Aspectos navais da guerra química», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (1-2), p. 154.



as nossas tropas para um possível desembarque de um destacamento. Também estas cortinas seriam úteis, como Botelho de Sousa refere neste artigo, na aviação em contexto naval com várias formas de empregabilidade: apoio a outros aviões (torpedeiros); uso pelos submarinos como meio de proteção em operações junto à costa; ataques a navios desprotegidos e fracamente preparados para combater estes gases.

Neste contexto, Botelho de Sousa realça e enumera os tipos de proteção contra estes agentes: proteção individual – máscaras e roupas protetoras; proteção coletiva – que visa o impedimento da entrada e penetração destas substâncias no navio. Contudo, a proteção vai além de quaisquer dispositivos utilizados, recaindo também no treino da guarnição nesta matéria com foco na deteção e identificação destes gases e na sua eliminação rápida e segura, caso chegue a esse ponto.

Uma vez que nos navios não há forma de abandonar o local e esperar que as substâncias sejam eliminadas na sua totalidade, a utilização dos gases em contexto de guerra naval pode ser um fator determinante, assumindo que todas as outras condições estão em igualdade.

Botelho de Sousa presenteia-nos com outro texto publicado nos *ACMN* acerca da utilização de armas atómicas na defesa do Ocidente aliada à importância dos meios aéreos. Começa por introduzir esta obra com uma descrição lógica do que é a Guerra e explica contextualmente as origens da NATO, representando as forças do Ocidente, cujo principal objetivo é auxiliar na defesa contra algum ataque. Relativamente a estas forças, Botelho de Sousa afirma que face a uma inferioridade de forças militares comparativamente ao adversário, a forma de se ganhar alguma vantagem seria com o elemento surpresa, que naquela altura foi marcado com o início do uso das armas atómicas.¹⁸⁹

As forças navais e aéreas operam diretamente das suas bases, pelo que estas necessitam de estar mais perto do território inimigo para que as operações possam ser conduzidas. Desta forma, os Estados Unidos da América, sendo naquela altura os que possuíam a maior força aérea e eram os primeiros nos avanços atómicos, começaram por criar diversas bases pelas nações aliadas que serviriam como uma ligação ao centro da guerra. Assim, em caso de guerra, esta seria travada por dois grupos: um

¹⁸⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «A preponderância aérea e as armas atómicas na defesa do Ocidente», *Anais do Clube Militar Naval*, 1951, LXXXI, (7-9), p. 301.



inteiramente de carácter continental sem ter a necessidade de ocorrer a ligações externas; e outro constituído pelas nações da NATO que funcionaria por via do mar, necessariamente através da comunicação entre as várias bases. Para isso, foi essencial desenvolver estratégias que permitissem utilizar o mar para transporte marítimo, reabastecimento e para a passagem dos meios aéreos, aviação mais tática e aqueles que viriam a realizar o ataque – arma atómica.

O autor deste texto constata que com a utilização das armas atómicas em testes experimentais, em batalhas recentes da altura, permitiu um crescimento do conhecimento nessa área que poderia depois ser introduzido na educação e doutrina dos militares.¹⁹⁰

Por um lado, há uma visão que inclui a utilização cada vez mais frequente e estratégica das armas nucleares nas Guerras. Por outro, havia quem previsse, nomeadamente o Dr. James Bryant Conant (Presidente da American Chemical Society) importante figura no desenvolvimento da bomba atómica, o fim do emprego destas armas. Este acreditava que estas armas seriam desapropriadas para os problemas militares no futuro, não só pelos custos e pelos resíduos radioativos difíceis de eliminar, como também pelo elevado grau de investimento de capital que requiere.

Ainda assim, Botelho de Sousa realça que a importância do desenvolvimento de novas armas visa a defesa da Europa Ocidental, mas que só por si não é suficiente para salvaguardar e resolver os problemas estratégicos que na altura se faziam notar.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 306.



3 O discípulo de Mahan

3.1 Alfred Thayer Mahan

Alfred Thayer Mahan, filho de Dennis Hart Mahan e Mary Helena Mahan, nasceu no dia 27 de setembro de 1840 em West Point, local onde seu pai lecionava engenharia civil na *U.S. Military Academy*.¹⁹¹

Depois de dois anos na *Columbia College*, com apenas 16 anos de idade, entrou na *U.S. Naval Academy* em Annapolis. Mahan, recentemente chegado a Annapolis, foi admitido diretamente para o segundo ano do curso por ter demonstrado excelentes capacidades para a realização de trabalhos académicos, terminando com distinção o curso no ano de 1859.¹⁹²

Dois anos depois, com o início da guerra civil americana, embarcou a bordo dos navios *USS Congress*, *USS Pocahontas* e *USS James Adger*. Em 1862 regressa à *U.S. Naval Academy* mas na condição de instrutor. Embarca ainda no *USS Iroquois* e posteriormente comanda o *USS Macedonian*.

Seguiu uma carreira normal de um oficial de marinha, alternando entre comissões no mar e em terra, até que, já com mais de vinte anos de serviço, em 1883, publica o seu primeiro livro *The Gulf and Inland Waters*. No ano seguinte foi convidado pelo presidente do *Naval War College* Stephen B. Luce a lecionar a lente de História e Tática Naval em Newport.¹⁹³

Em 1885, foi promovido ao posto de Capitão-de-mar-e-guerra e inicia as suas lições no *Naval War College*. Para Alfred Thayer Mahan foi o:

“ponto de viragem decisivo na sua carreira, pois são as leituras e investigações históricas, então empreendidas nesse contexto, que o levam a pôr

¹⁹¹ Carlos Guilherme Riley, «Um discípulo açoriano de Mahan: Alfredo Botelho de Sousa - subsídios para o estudo da sua vida e obra», Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1999, p. 434.

¹⁹² Prefácio escrito por Joseph F. Callo, Alfred Thayer Mahan, *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, s.l., 2011, p. v.

¹⁹³ The Editors of Encyclopaedia Britannica, *Alfred Thayer Mahan*, <https://www.britannica.com/biography/Alfred-Thayer-Mahan>, 2018, (consultado a 14 de Janeiro de 2018).



em evidência o significado histórico do controle dos mares, cuja importância nunca tinha sido até aí estudada ou teorizada.”¹⁹⁴

Tornou-se o terceiro presidente do *Naval War College*, cargo pelo qual passou duas vezes entre 1886 a 1889 e de 1892 a 1893. Durante o exercício deste cargo Mahan preparou as notas para aquela que seria uma das obras mais influentes nas marinhas de todo o mundo e em 1890 publica-a com o título *The Influence of Sea Power Upon History, 1680-1783*.¹⁹⁵

Entre 1889 e 1892, Mahan prestou serviço no *Bureau of Navigation* e, em 1892, escreveu o segundo volume da obra anterior, com o título *The Influence of Sea Power Upon French Revolution and Empire*.¹⁹⁶

Depois de ter sido afastado do *Naval War College*, foi-lhe ordenado embarcar. A vontade de Mahan era de permanecer em terra para dar seguimento aos seus trabalhos literários, no entanto, foi comandar o *USS Chicago* após lhe ter sido enviado o seguinte despacho: “Is it not a business of a naval officer to write books”.¹⁹⁷

A bordo do cruzador *USS Chicago* realizou duas visitas à Europa, uma em 1893 e outra em 1894. Na primeira viagem passou pela Inglaterra onde foi recebido “festivamente, e investido nos graus de doutor honorário das universidades de Oxford e Cambridge”¹⁹⁸ pela Rainha e pelo seu neto Kaiser Guilherme II, que estava de visita à sua avó.

Mahan continuou a escrever e já após ter passado à reforma publica *The life of Nelson*, uma biografia sobre o almirante inglês Horatio Nelson. Para “alguns críticos é o melhor de todos os seus trabalhos”¹⁹⁹

Em 1898, com a guerra hispano-americana, Mahan é chamado para desempenhar funções de membro do *Naval War Board* como conselheiro de estratégia naval do Secretário da Marinha.²⁰⁰

¹⁹⁴ C.G. Riley, «Um discípulo açoriano de Mahan : Alfredo Botelho de Sousa - subsídios para o estudo da sua vida e obra», p. 434.

¹⁹⁵ António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, «Mahan e as marinhas como instrumento político», *Revista Militar*, 2010, vol. 2500.

¹⁹⁶ A.T. Mahan, *Life Nelson Embodiment Sea Power Gt. Britain*, p. vi.

¹⁹⁷ A.B. de Sousa, «Alfred Thayer Mahan», p. 260.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 260.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 260.

²⁰⁰ A.T. Mahan, *Life Nelson Embodiment Sea Power Gt. Britain*, p. vi.



Terminada a guerra hispano-americana, Alfred Thayer Mahan termina a sua carreira com cerca de 40 anos de serviço, sendo em 1906 promovido a Contra-almirante

“quando o Congresso dos Estados Unidos aprovou a legislação que determinou a promoção ao posto superior, dos capitães-de-mar-e-guerra que serviram como oficiais de marinha na Guerra Civil Americana.”²⁰¹

Mahan veio a falecer no dia 1 de dezembro de 1914, no hospital de Washington, deixando assim uma vasta obra com um valor inigualável que tem vindo a servir de referência para as gerações vindouras.²⁰²

3.2 Pensamento Estratégico de Mahan

Alfred Thayer Mahan, considerado por Alfredo Botelho de Sousa como “o patriarca da moderna estratégia naval”²⁰³, foi um dos principais estrategistas do séc. XIX, tendo imortalizado as suas teorias acerca do poder naval através das suas escritas. Na Marinha Portuguesa, foram vários os jovens oficiais que seguiram os seus pensamentos. Alfredo Botelho de Sousa, o biografado, pertencia a este grupo de jovens “mahanistas”. Deste modo, é fundamental a compreensão das ideias do oficial americano para perceber a obra e a vida de Botelho de Sousa.

O pensamento estratégico de Mahan assenta na importância do mar como um meio para o desenvolvimento de um Estado, só conseguido através das marinhas que eram um “instrumento político”²⁰⁴ fundamental para conseguir esse objetivo. Os seus pensamentos seguem quatro linhas de ação distintas que iremos analisar de seguida, devido à importância que estas têm para a personagem em estudo.

Começamos, então, por analisar a sua obra mais famosa *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* na qual Botelho de Sousa diz o seguinte:

“Com a *Influence*, que foi um dos seus primeiros trabalhos, Mahan tornou os princípios da estratégia marítima acessíveis, não só aos oficiais de marinha, para quem aquele livro pode constituir uma bíblia profissional, mas a todas as pessoas cultas, a quem não basta dogmatizar sobre princípios, sem apresentar a sua demonstração, ou seja, neste caso, a sua verificação histórica,

²⁰¹ A.M.F. da S. Ribeiro, «Mahan e as marinhas como instrumento político».

²⁰² A.B. de Sousa, «Alfred Thayer Mahan», p. 256.

²⁰³ *Ibid.*, p. 256.

²⁰⁴ A.M.F. da S. Ribeiro, «Mahan e as marinhas como instrumento político».

e em geral naquelas a quem está confiada a direcção política das nacionalidades”²⁰⁵

Mahan analisou e estudou de forma detalhada as batalhas navais entre 1660 e 1783 com o objetivo de mostrar a importância do poder naval ao longo da história, tendo em especial atenção os conflitos que se travaram com a Inglaterra por esta ser considerada a maior potência naval existente no séc. XVIII.

A primeira linha de ação tem como foco o poder marítimo e as condições que contribuem para o seu desenvolvimento. Estas condições são o que Mahan chamou de “General conditions affecting Sea Power”²⁰⁶ na qual considera o poder marítimo como o factor mais importante para afirmar um país internacionalmente.

No início do primeiro capítulo de *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* é possível constatar a importância do oceano como um meio de ligação entre os vários países que o circundam, ou seja, de um bem comum a todos eles. Por permitir essa ligação há a possibilidade de circulação de bens através das rotas comerciais, associando-se, desta forma, o poder marítimo ao poder económico.

“The first and most obvious light in which the sea presents itself from the political and social point of view is that of a great highway; or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions, but on which some well-worn paths show that controlling reasons have led them to choose certain lines of travel rather than others. These lines of travel are called trade routes; and the reasons which have determined them are to be sought in the history of the world.”²⁰⁷

O tráfego marítimo era a melhor forma de transportar cargas de mercadoria, por ser mais rápido e económico do que o tráfego terrestre. Deste modo, para que se desenvolvesse o comércio marítimo, importante para aumentar a riqueza e prosperidade de uma nação, devem ser considerados três fatores político-económicos.²⁰⁸ O primeiro é a capacidade de produção de bens e materiais de um Estado; o segundo é a capacidade

²⁰⁵ A.B. de Sousa, «Alfred Thayer Mahan», p. 256.

²⁰⁶ Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, XII., Boston, Little, Brown and Company, 1918, p. viii.

²⁰⁷ *Ibid.*, p. 25.

²⁰⁸ Francisco Eduardo Alves de Almeida, «Alfred Mahan e os elementos do Poder Marítimo (III)- parte 1», *Revista Marítima Brasileira*, 2009, vol. 129, n. 10–12, p. 142.



de transporte de bens através da frota mercante; o terceiro e último fator é as colónias ou postos comerciais que facilitam as trocas.

Um forte poder naval é fundamental para proteger o nosso tráfego marítimo de possíveis inimigos. Muitas vezes pode-se confundir poder naval com poder marítimo e, apesar de serem termos semelhantes, eles têm significados distintos.

“Mahan procurou discutir o conceito poder marítimo (sea power) como a combinação das atividades do comércio mundial gerada pela economia internacional e a defesa desse comércio por uma Marinha de guerra nacional ou consórcio naval transnacional, enquanto o poder naval (naval power), por outro lado, referia-se à força organizada criada por um governo, isto é, um subconjunto do poder marítimo.”²⁰⁹

O poder naval, segundo Mahan, deveria basear-se numa marinha de guerra forte procurando defrontar o inimigo numa batalha decisiva em que fosse possível aniquilar o adversário de uma vez só, tal como aconteceu na batalha de Trafalgar. Mahan defendia a ideia de que as marinhas de guerra deviam ser constituídas principalmente por couraçados, também conhecidos como navios-capitais, pois são estes a base da estrutura das forças navais. Uma vez que nenhum outro tipo de navio poderá combater o couraçado, os restantes navios (como os cruzadores e outros navios auxiliares) eram considerados como secundários.²¹⁰

Relativamente à marinha mercante, esta deveria ser numerosa e com capacidade de levar a mercadoria até às colónias ou aos postos comerciais.

Mahan não tentou definir “Poder Marítimo” mas sim estabelecer os principais fatores que o afetavam. Os seis fatores estabelecidos foram: a posição geográfica, a configuração física do território, a extensão do território, o tamanho da população, o carácter do povo e o carácter do governo.

Entende que a posição geográfica exprime a localização do país em relação ao território de outros países e às rotas de comércio. Para este, um país que não precise de se preocupar com a possibilidade de ser atacado pelas fronteiras terrestres está em vantagem perante os outros.

²⁰⁹ Jon Sumida, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: the classic works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University 1997, p. 53. APUD *Ibid.*, p. 141.

²¹⁰ Nuno Sardinha Monteiro, «Estratégia Naval na Guerra - Quando Mahan deu lugar a Torrington e Aube», *Anais do Clube Militar Naval*, 2018, CXLVIII, julho-dezembro, p. 421.



“It may be pointed out, in the first place, that if a nation be so situated that it is neither forced to defend itself by land nor induced to seek extension of its territory by way of the land, it has, by the very unity of its aim directed upon the sea, an advantage as compared with a people one of whose boundaries is continental.”²¹¹

Outra vantagem é o facto de a posição geográfica de alguns países permitir a concentração de forças de modo a obter vantagens estratégicas perante possíveis inimigos. O mesmo se aplica na escolha de bases ou de pontos de apoio nas colónias em locais estratégicos. O Reino Unido surge mais uma vez como exemplo, pois tem uma posição geográfica favorável tanto na fronteira marítima como na proximidade das rotas comerciais que passam pelo canal da Mancha.

Em relação à configuração física do território, Mahan escreveu:

“The seaboard of a country is one of its frontiers; and the easier the access offered by the frontier to the regions beyond, in this case the sea, the greater will be the tendency of a people toward intercourse with the rest of the world by it. If a country be imagined having a long seaboard, but entirely without a harbor, such a country can have no sea trade of its own, no shipping, no navy. (...) Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth, and doubly so if they are the outlets of navigable streams, which facilitate the concentration in them of a country’s internal trade; but by their very accessibility they become a source of weakness in war, if not properly defended.”²¹²

É fundamental para o crescimento do poder marítimo a existência de portos úteis e com boas condições de acesso que consigam escoar os produtos que vêm do interior do país, no entanto, é imperativo a sua defesa.

A última condição geográfica considerada por Mahan foi a extensão do território. O importante para o crescimento do poder marítimo é o tamanho da linha de costa e a existência de portos ao longo desta. A extensão territorial pode dificultar o desenvolvimento do poder naval se a população existente no país não estiver ajustada ao tamanho da linha de costa.

²¹¹ A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, p. 29.

²¹² *Ibid.*, p. 35.



“As regards the development of sea power, it is not the total number of square miles which a country contains, but the length of its coastline and the character of its harbors that are to be considered. As to these it is to be said that, the geographical and physical conditions being the same, extent of sea-coast is a source of strength or weakness according as the population is large or small.”²¹³

O tamanho da população que, como pudemos ver, está relacionado com a extensão do território, diz respeito ao número de indivíduos que estão ligados com as atividades marítimas sejam elas no mar ou em terra.

“in point of population, it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted.”²¹⁴

O carácter do povo é relativo à aptidão natural que o povo tem para as atividades marítimas.

“If sea power be really based upon a peaceful and extensive commerce, aptitude for commercial pursuits must be a distinguishing feature of the nations that have at one time or another been great upon the sea.”²¹⁵

Por último, temos o carácter do governo que deve criar políticas de modo a fomentar o desenvolvimento do poder marítimo e incentivá-las para que a população adira.

“The government by its policy can favor the natural growth of a people’s industries and its tendencies to seek adventure and gain by way of the sea; or it can try to develop such industries and such sea-going bent, when they do not naturally exist; or, on the other hand, the government may by mistaken action check and fetter the progress which the people left to themselves would make. In any one of these ways the influence of the government will be felt, making or marring the sea power of the country in the matter of peaceful

²¹³ *Ibid.*, p. 43.

²¹⁴ *Ibid.*, p. 45.

²¹⁵ *Ibid.*, p. 50.

commerce; upon which alone, it cannot be too often insisted, a thoroughly strong navy can be based.”²¹⁶

A segunda linha de ação remete a uma relação de hierarquia entre objeto do emprego do poder marítimo e o seu objetivo. O objeto é relativo à estratégia relacionada com o emprego do poder marítimo, focada nos interesses nacionais que dizem respeito a um aumento de prosperidade e uma afirmação a nível internacional de um Estado. Relativamente ao objetivo, este está ao nível tático e engloba todas as ações necessárias para atingir o objeto político.

A terceira linha de ação baseia-se nos princípios de Jomini. O pensamento estratégico no século XVIII ficou marcado pelas ideias de Karl von Clausewitz e Antoine Henri Jomini que foram os principais influenciadores. Estes tiveram como fonte de análise as guerras napoleónicas, de onde surgiu obras de grande valor que ainda hoje são apreciadas como, por exemplo, *Da Guerra* escrita por Clausewitz. O pensamento estratégico naval de Mahan surgia umas décadas mais tarde influenciado por Jomini, adaptando alguns princípios que se utilizavam no meio terrestre para o meio naval.

Inicialmente consultou-se o livro *Mahan on Naval Strategy: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan* onde na introdução John B. Hattendorf, editor do livro, enumerou uma lista de conceitos que iremos abordar de seguida. Os princípios estratégicos são: concentração de forças, posição central, linhas de comunicação, defesa de costa e por último, posições estratégicas e bases.

O primeiro conceito é a concentração de forças e, tal como disse o Capitão de mar-e-guerra da Marinha Brasileira Francisco Eduardo Alves de Almeida “Para Mahan, a concentração de forças era o principal princípio da guerra no mar”²¹⁷. Mahan procura colocar as forças agregadas em pontos críticos do dispositivo inimigo, sendo assim mais fácil de destruí-lo. Para o ataque são somente considerados os navios com máximo poder ofensivo - os couraçados. O facto de as forças navais estarem concentradas num determinado local aumenta as probabilidades de haver a tal batalha decisiva que Mahan tanto fala.

²¹⁶ Alfred Thayer Mahan, *Mahan on Naval Strategy: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan with a introduction by John B. Hattendorf (e-book)*, Annapolis, Maryland, Naval Press Institute, 2015, p. xxiii.

²¹⁷ Francisco Eduardo Alves de Almeida, «Alfred Thayer Mahan e os princípios da estratégia naval (IV)- parte 2», *Revista Marítima Brasileira*, 2010, vol. 130, n. 1–3, p. 141.



“Like the land, the sea, as a military field, has its important centers, and it is not controlled by spreading your force, whatever its composition, evenly over an entire field of operations, like butter over bread, but by occupying the centers with aggregated forces- fleets or armies- ready to act in masses, in various directions from the centers. This commonplace of warfare is its first principle. It is called concentration because the forces are not spread out, but drawn together at centers which for the moment are important.”²¹⁸

Obter uma posição geográfica central perante dois inimigos traduz uma vantagem estratégica sobre estes.

“The sea itself becomes a link, a bridge, a highway, a central position, to the navy able to occupy it in adequate force. It confers interior lines, central position, and communications militarily assured; but to hold it requires the possession of overseas bases, fortresses, such as those of which we have been speaking”²¹⁹

Dessa posição impede que os dois inimigos unam forças e pode atacar também as rotas comerciais de ambos. No entanto esta posição só é estrategicamente benéfica se os inimigos forem mais fracos. Em suma, é a posição central somada ao poder ofensivo que constituem uma vantagem estratégica perante os adversários.²²⁰

Em relação às linhas de comunicação, Mahan diz “Communications dominate war; broadly considered, they are most important single element in strategy, political or military”²²¹ considerando-as como vitais para o crescimento de um Estado. O mar como um “great common” torna-se um grande meio de comunicação entre os vários países. Falando primeiramente na perspetiva económica, Mahan, como já foi visto anteriormente, considerava as comunicações marítimas (rotas comerciais) mais eficientes que as comunicações terrestres. Assim, é fundamental dominar as principais rotas comerciais existentes de forma a expandir o nosso mercado.

²¹⁸ Lessons of the War With Spain (1899), p.258 APUD A.T. Mahan, *Mahan on Naval Strategy: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan with a introduction by John B. Hattendorf* (e-book), p. xix.

²¹⁹ *Ibid.*, p. xxvi.

²²⁰ Alfred Thayer Mahan, *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land.*, London: Sampson Low, Marston & Co, 1911, p. 214.

²²¹ The Problem of Asia and Its Effect Upon Internacional Policies (1900), p.125 APUD A.T. Mahan, *Mahan on Naval Strategy: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan with a introduction by John B. Hattendorf* (e-book), p. xix.



Na perspectiva militar, as linhas de comunicação no mar são essenciais como suporte logístico para forças em terra.

“In this respect, the navy is essentially a light corps; it keeps open the communications between its own ports, it obstructs those of the enemy; but it sweeps the sea for the service of the land, it controls the desert that man live and thrive on habitable globe.”²²²

O último conceito que iremos tratar é as posições estratégicas e bases. Segundo o comandante brasileiro Alves de Almeida,

“Mahan dizia que, na análise de qualquer teatro de operações ou zona de combate, o principal e mais importante aspecto que devia ser considerado era a posição ou cadeia de posições que, por sua localização geográfica ou vantagens inerentes, poderiam afetar o controlo da maior parte dessa área.”²²³

Poder controlar a grande parte dessa área significa que poderiam dominar as linhas de comunicação dessa zona. O número de pontos estratégicos a ocupar depende muito do tamanho da força naval disponível, pois se para controlar esses pontos for necessário dividir a força, estaremos a contrariar o primeiro princípio enumerado: a concentração das forças.

Para Mahan, existem três condições que fazem variar o valor estratégico de uma posição. A primeira é a sua posição geográfica em relação às linhas de comunicação, pois há um grande interesse em localizar esse ponto nas proximidades destas linhas. A segunda condição é os recursos militares existentes, assim como a sua capacidade de ataque e defesa. A terceira condição é a disponibilidade de recursos naturais e artificiais.²²⁴

Passando à quarta e última linha de ação, Mahan refere a importância da existência de bases navais. Uma base naval possui defesas próprias e funciona como ponto de apoio para uma força naval garantido as necessidades logísticas e o aprontamento dos navios. Uma das razões para a construção de bases está relacionada com o estado de mar pois durante o inverno dificulta a permanência dos navios no mar. Para além deste fator, permite também prolongar o tempo de missão.

²²² *Ibid.*, p. xix.

²²³ F.E.A. de Almeida, «Alfred Thayer Mahan e os princípios da estratégia naval (IV)- parte 2», p. 147.

²²⁴ *Ibid.*, p. 148.



As bases para Mahan deveriam ser construídas pelos próprios governos em locais com vantagens estratégicas, permitindo assim “uma forte ligação entre os interesses nacionais, a edificação do poder marítimo e a sua utilização como instrumento político essencial à satisfação desses interesses”.²²⁵

3.3 A introdução das teses “Mahanistas” em Portugal

Depois de uma pequena biografia e de apresentado o pensamento estratégico do Almirante americano, torna-se necessário abordar de que modo a doutrina de Mahan chegou à Marinha e, por consequente, a Alfredo Botelho de Sousa. Desta forma, surge este capítulo.

Os escritos de Mahan foram lidos um pouco por todo o Mundo e tiveram grande impacto global no pensamento naval de vários países, principalmente nos EUA, na Grã-Bretanha e na Alemanha. No início do século XX e até ao início da Grande Guerra, viveu-se um período de grande evolução a nível da tática e estratégia naval, bem como dos meios navais. A prova é a criação dos couraçados da classe *Dreadnought*. Estes navios viriam a revolucionar as marinhas de guerra. Após a sua construção o poder de cada marinha era visto pela quantidade de navios desta classe. A construção naval evoluía rapidamente. Surgiram os cruzadores rápidos que auxiliavam os couraçados e também os contratorpedeiros que tinham a missão de proteger a esquadra quando esta operasse junto da costa inimiga. O submarino torna-se “uma arma operacional”²²⁶, no entanto era visto como um meio para a defesa de portos e não como um meio de ataque.

A aceitação universal das doutrinas de Mahan conduziu à maior corrida naval de sempre entre a Alemanha e a Grã-Bretanha. O líder político alemão (Kaiser Guilherme II) tem a ambição de tornar a Alemanha na principal potência económica europeia necessitando de uma marinha à altura deste objetivo, de acordo com as teorias de Mahan. Assim se dá início ao programa naval alemão que é acompanhado pelo britânico, e por outros países (em pequena escala comparativamente aos anteriores) que se tentam afirmar como potências navais. A Espanha é um destes casos que, após a perda do império ultramarino, vira-se para o Mediterrâneo e para Marrocos. O início do século XX foi uma altura de pré-conflito em que se redefiniam alianças, como o caso da Inglaterra e França que se aproximaram de Espanha com o intuito de facilitar o controlo

²²⁵ A.M.F. da S. Ribeiro, «Mahan e as marinhas como instrumento político».

²²⁶ A.J. Telo, *Homens, Doutrinas e Organização 1824-1924 (Tomo I)*, p. 206.



do mar Mediterrâneo, possibilitando à marinha britânica concentrar esforços no Mar do Norte de modo a bloquear os alemães. A aliança inglesa-espanhola, na qual os ingleses apoiam a construção dos navios espanhóis, para Portugal, como diz o professor e historiador António Telo:

“é preocupante, não só pelo facto da Armada vizinha superar em muito a portuguesa, mas também pela sua construção ser apoiada pela Inglaterra, com a inversão da tradicional relação peninsular”²²⁷

Da mesma forma que cresce o poder naval espanhol, aumentam também os interesses por parte da Inglaterra nos Açores, posição estratégica caso o bloqueio da marinha alemã no Mar do Norte falhasse, prevendo um eventual conflito que se tornava cada vez mais inevitável.

Em Portugal, vivia-se um período de decadência do Império do Oriente devido à falta de meios existentes, impossibilitado a defesa das nossas colónias em caso de ataque inimigo. A Marinha Portuguesa fazia todos os esforços para colmatar a falta de meios, estando dividida em duas esquadras: uma colonial, de forma a manter a paz e defender os interesses coloniais do país; uma segunda com menos meios e com a missão principal de assegurar a defesa de Lisboa e da costa portuguesa, definida assim por António Telo como esquadra “fortaleza”²²⁸.

Face ao período em que se encontrava a Marinha, as doutrinas de Mahan começam a surgir na Marinha portuguesa através de jovens oficiais que analisam as ideias do Almirante americano, expõem as suas próprias ideias e criticam o conceito de poder naval nacional através de palestras, conferências e livros publicados na Liga Naval Portuguesa.²²⁹ Esta transição para uma visão mahanista foi favorecida pelo clima de tensão que se vivia na Europa devido à corrida naval, pelo crescimento da esquadra espanhola que era visto como uma potencial ameaça para Portugal e ainda o desaparecimento da esquadra britânica do mar Mediterrâneo. Estes foram os principais fatores que conduziram à evolução do pensamento naval português.

Assim deu-se:

²²⁷ *Ibid.*, p. 210.

²²⁸ «Predominava em termos navais o conceito “esquadra-fortaleza”, ou seja, de uma marinha que servia apenas para completar pelo lado do mar as linhas de defesa da capital» António José Telo, «Os começos do século» in *Nova História Militar de Portugal Vol. 4*, s.l., 2004, p. 365.

²²⁹ A.M.F. da S. Ribeiro, «Mahan e as marinhas como instrumento político»; Ricardo Miguel Teixeira e Alves, «Liga Naval Portuguesa - Génese e Intervenção», *Anais do Clube Militar Naval*, 2006, CXXXVI, pp. 253–298.

“uma transição do conceito de esquadra fortaleza para o de poder naval de Alfred Mahan. Por detrás dela estão dois factores: a maior importância estratégica do Atlântico português; o facto de a Armada perder muito rapidamente a sua função predominante de presença no Império, pois as campanhas de pacificação avançam agora para as zonas do interior, longe dos rios e lagos.”²³⁰

Dos jovens mahanistas pode-se destacar alguns nomes como Bruto da Costa, Carlos da Maia ou Nunes Ribeiro. No entanto, os que mais se destacaram foram Fernando Augusto Pereira da Silva e Alfredo Botelho de Sousa que devido às “suas intensas vivências no Índico, cedo perceberam a necessidade de o país dispor de uma nova estratégia naval.”²³¹ Desta forma, com intuito de provocar um ressurgimento do poder naval português, realizaram estudos e escreveram vários artigos que assentam na doutrina de Mahan.

3.3.1 Mahan, Botelho de Sousa e a Grande Guerra.

As teorias de Mahan sobre o Poder Naval que no início do século XX conduziram à maior corrida naval da História e enorme influência tiveram no pensamento naval das Marinhas de todo o Mundo, na Grande Guerra não foram tão aplicadas quanto aquilo que seria de esperar. Se até ao início da guerra os escritos do Almirante americano foram seguidos à letra, o que se verificou após do começo desta é que estas teorias não se aplicaram. Mahan defendia uma postura ofensiva que conseguisse eliminar o inimigo numa batalha decisiva, no entanto nenhuma das partes beligerantes optou por uma postura ofensiva nem pela procura da “batalha decisiva”, antes pelo contrário ambas procuraram uma postura defensiva e expectantes em relação ao que o inimigo iria fazer.²³² Esta postura remete para o conceito de “fleet in being”²³³.

Na Grande Guerra, o único confronto que se considera verdadeiramente “mahanista” e que mais se aproximou da “batalha decisiva” foi a batalha da Jutlândia

²³⁰ A.J. Telo, *Homens, Doutrinas e Organização 1824-1924 (Tomo I)*, p. 224.

²³¹ A.M.F. da S. Ribeiro, «Mahan e as marinhas como instrumento político».

²³² N.S. Monteiro, «Estratégia Naval na Guerra - Quando Mahan deu lugar a Torrington e Aube», p. 432.

²³³ «Esta expressão foi usada pela primeira vez em 1690 por Lord Torrington, Comandante das forças navais britânicas no Canal da Mancha, designando uma força naval que evita o confronto mas, devido à sua presença e localização, consegue influenciar os acontecimentos sem sair do porto, representando, portanto, o poder naval implícito ou potencial.» *Ibid.*, p. 431.



(entre 31 de maio e 1 de junho de 1916), entre as esquadras alemãs e britânicas, onde não houve um resultado conclusivo em relação a qual dos lados foi o vencedor.²³⁴

Depois desta batalha e apesar da estratégia naval britânica e alemã ter alterado, esta continuou fora dos moldes mahanistas. Do lado alemão houve uma aposta crescente no submarino como meio de ataque e deram assim início a uma guerra submarina sem restrições contra todos os navios que navegassem em zona de guerra, incluindo navegação mercante. Mahan não conseguiu prever o impacto que o submarino viria a ter Grande Guerra, nem as alterações que este trouxe para as operações navais. Nas suas teorias desprezou, erradamente, o valor do submarino assim como a guerra de corso que privilegiava “a destruição ou a interrupção das cadeias logísticas inimigas, por via do ataque à navegação mercante inimiga”²³⁵.

Como se pode verificar a postura, durante o conflito, tanto dos alemães como dos britânicos contraria a postura que é defendida por Mahan. Esta afirmação leva-nos à questão central desta secção: Botelho de Sousa perante os acontecimentos durante a Grande Guerra altera a sua opinião sobre as teorias de Mahan?

Nesta secção, para responder à questão anterior procurarei analisar a produção literária de Alfredo Botelho de Sousa antes e depois da Grande Guerra de modo a perceber se houve ou não uma evolução na forma de pensar do oficial português.

Antes da Grande Guerra e numa altura em que surgiam no papel alguns planos navais com ideais mahanistas, nomeadamente por Fernando Augusto Pereira da Silva²³⁶ que em 1905 começa a demonstrar as suas ideias “mahanistas”, visíveis no artigo “Algumas reflexões sobre a marinha de guerra” indicando a importância de “uma marinha moderna seriamente organizada”²³⁷ constituída por navios de carácter combatente, dando primazia aos couraçados justificando a importância de uma Marinha como meio para alcançar os fins políticos de Portugal. No seguimento destes planos o Segundo-tenente Botelho de Sousa nos anos 1907 e 1909 escreveu para os *ACMN* os

²³⁴ *Ibid.*, p. 432.

²³⁵ Nuno Sardinha Monteiro, «Mahan em 3 atos», *Anais do Clube Militar Naval*, 2014, CXLIV, (janeiro-junho), p. 56.

²³⁶ Para uma informação biográfica mais detalhada acerca desta importante figura veja: Maurício de Oliveira, *Pereira da Silva: oficial, ministro, doutrinador*, Lisboa, Ed. Marítimo - Colonial, 1968, 148 p.

²³⁷ Fernando Augusto Pereira da Silva, «Algumas reflexões sobre a marinha de guerra», *Anais do Clube Militar Naval*, 1905, XXXVI, p. 304.



artigos “Deslocamento, velocidade e armamento dos navios de linha” e “Cruzadores couraçados”, respetivamente.

No primeiro artigo, Botelho de Sousa realiza um interessante estudo onde faz a compilação de argumentos contra e a favor, onde inclui principalmente a opinião de Mahan, sobre as linhas gerais dos planos de construção dos couraçados relativamente a: Grandes deslocamentos, Grandes velocidades, Valor do armamento secundário e Calibre único. A criação do *Dreadnought* contribuiu ainda mais para o aumento dos deslocamentos dos navios, tudo isto é consequência da corrida ao armamento principalmente pela Inglaterra e Alemanha “que se acham em condições de se dever preparar contra quem quer que seja”²³⁸.

Relativamente aos deslocamentos e velocidade dos couraçados, o autor concluiu:

“Que sendo o objetivo final de uma esquadra vencer os inimigos possíveis no mar, devem os navios ser construídos de modo a que sejam pelo menos eguaes aos dos inimigos em todas as suas qualidades tácticas: velocidade, artilharia, elevação das peças sobre o mar, protecção...Que n'estas condições é sempre para desejar augmentar a velocidade de uma certa quantidade rasoavel”²³⁹

É vantajoso ter peças de maior calibre por forma a obter maior alcance e maior penetração nas couraças inimiga e “de modo a simplificar a direcção do fogo para obter a maxima eficácia, todas as peças do armamento principal, qualquer que seja o seu typo, devem ser do mesmo calibre”²⁴⁰

O autor classifica Mahan como “um grande apologista dos deslocamentos médios”²⁴¹ pelo facto de se conseguir um maior número de navios e a perda de um navio pequeno tem menos influência do que um navio maior.

No artigo escrito em 1909 intitulado “Cruzadores couraçados”, Botelho de Sousa analisa as características e os possíveis empregos desta classe de navios e escreveu “O cruzador couraçado deve ser um meio de preparar o combate decisivo nas melhores

²³⁸ Alfredo Botelho de Sousa, «Deslocamento, velocidade e armamento dos navios em linha», *Anais do Clube Militar Naval*, 1907, XXXVIII, p. 731.

²³⁹ *Ibid.*, p. 724.

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 724.

²⁴¹ *Ibid.*, p. 726.



condições para os navios de linha próprios”²⁴². Constatase claramente pelas palavras de Botelho de Sousa que este concorda com Mahan no que diz respeito à “batalha decisiva” e ao tipo de navios que devem ser construídos para esta.

Depois da Grande Guerra, a postura de Botelho de Sousa em relação às doutrinas de Mahan alterou-se ligeiramente devido à forma como a guerra naval se desenrolou. Segundo Botelho de Sousa, o submarino e a mina, que até à época tinham funções secundárias na guerra naval, foram determinantes na condução da Grande Guerra e na estratégia naval.²⁴³

As minas tiveram, pela primeira vez, uma forma de emprego ofensivo e desde o início da Grande Guerra que limitaram a liberdade de movimentos das armadas, no entanto, a maior surpresa foi o submarino. Botelho de Sousa, em relação aos couraçados, disse que estes exerceram as suas tarefas de “forma indirecta e atenuada” pois mesmo atracados tiveram influência nos acontecimentos, apesar disto era expectável que tivessem maior impacto no controlo do mar, tal como referia Mahan.²⁴⁴ Sobre a frase anterior, o oficial açoriano, disse “segundo a nossa teoria da guerra, deviam dominar os mares, foram obrigados a ceder terreno aos submarinos”²⁴⁵, facto que demonstra que o próprio constata que a “Battleship Mentality” de Mahan não se adotou neste evento. A visão deste sobre a estratégia naval é bastante influenciada por Mahan apesar de diferir em alguns aspetos.

Não sendo um seguidor cego e absoluto dos ideais do tão reconhecido Almirante Alfred Thayer Mahan, concorda, todavia, que a destruição do inimigo é o propósito principal do conceito de controlo do mar. Apesar desse pensamento, Botelho de Sousa realça também a relevância do uso do mar na vertente económica e como é importante a destruição das forças opostas nesse contexto, afirmando que a batalha propriamente dita deixa de ser o foco estratégico para ser apenas um instrumento que permitirá alcançar objetivos superiores. Isto mostra como a mente de Botelho de Sousa via mais além daquilo que era evidente, alargando o conceito de poder marítimo a algo fora da visão

²⁴² Alfredo Botelho de Sousa, «Cruzadores couraçados», *Anais do Clube Militar Naval*, 1909, XL, p. 73.

²⁴³ Alfredo Botelho de Sousa, «A Grande Guerra e a composição futura das armadas», *Anais do Clube Militar Naval*, 1919, L, p. 579.

²⁴⁴ Botelho de Sousa remete-nos para o conceito de «fleet in being» já falado anteriormente *Ibid.*, p. 580.

²⁴⁵ *Ibid.*, p. 580



naval. Daqui, retira-se a conclusão que Botelho de Sousa acreditava que é preciso muito mais do que destruir o inimigo para se reter o controlo do mar.²⁴⁶

3.3.2 O paralelismo da carreira de Botelho de Sousa e Mahan

Ao ler o artigo “Mahan em 3 atos” da autoria do comandante Sardinha Monteiro onde demonstra sete particularidades, virtudes e pecados de Mahan, foi constatado que existem vários pontos em comum entre a vida do biografado e o Almirante americano. Estes pontos são: o recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica, dedicação ao ensino, amor pela escrita, incentivo ao estudo e à reflexão permanente.²⁴⁷

Começando pelo recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica. Botelho de Sousa ainda nos primeiros anos como oficial de marinha passa pela Divisão Naval do Índico e aí dá conta da realidade das províncias ultramarinas portuguesas. É aqui que tem o primeiro contacto com as teorias de Mahan fazendo despertar para os assuntos relacionados com o poder naval, servindo de base para algumas das suas futuras obras, como por exemplo os *Subsídios para a História Militar da Índia (1585-1669)*, onde o autor pretendeu compilar os acontecimentos passados no império português do Oriente que contribuíram para o seu declínio, procurando demonstrar um exemplo pela negativa da importância do poder naval para um Estado e da aplicação das doutrinas de Mahan. Na conclusão da obra *Subsídios para a História das Guerras da Restauração no mar e no além-mar* está em evidência a referência a Mahan e às suas teorias.

"As guerras da Restauração constituem um dos exemplos mais característicos, pela negativa, da influência do poder marítimo na História. Se o grande Mahan pudesse ter conhecimento da história daquelas guerras, teria certamente sabido tirar dela os mais seguros argumentos para a sua tese".

Mahan, a convite do presidente do Naval War College, foi o primeiro professor de História Marítima desta instituição. O método escolhido para aprendizagem das aulas recorria à “História Militar como ferramenta dos estudos estratégicos”²⁴⁸ que foi aceite por Mahan. Em *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* realça a

²⁴⁶ António Paulo Duarte, *Grandes Estrategistas Portugueses*, 1ª., Lisboa, Edições Sílabo, 2007, p. 82.

²⁴⁷ N.S. Monteiro, «Mahan em 3 atos».

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 43.



importância da História e da necessidade de se analisar corretamente por forma a retirar lições estratégicas que possam ser úteis no futuro, com a seguinte frase:

“A study of the military history of the past, such as this, is enjoined by great military leaders as essential to correct ideas and to the skillful conduct of war in the future.”²⁴⁹

Botelho de Sousa, ilustre escritor, debruçou os seus dotes de historiador principalmente sobre a decadência do império marítimo do Oriente nos séculos XVI e XVII na tentativa de se valorizar e investir no poder naval no século XX, de modo a conseguir elevar a Marinha Portuguesa.

Tal como aconteceu com o Almirante americano, na obra historiográfica de Botelho de Sousa, existe uma relação entre o recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica e propagandista da “função vital da marinha no quadro da defesa do espaço ultramarino português”²⁵⁰.

O amor pela escrita é outra particularidade presente em ambos. Mahan teve uma produção literária de grande influência a nível internacional “composta por 20 livros, 22 contributos para outros livros, 161 artigos em revistas especializadas, 109 artigos conhecidos em jornais e 13 panfletos”²⁵¹.

A produção literária de Botelho de Sousa, já falada no Capítulo II, é bastante extensa e dispersa entre várias revistas. Colaborou com os *ACMN* entre 1907 e 1954 onde escreveu mais de 50 artigos, com a *Revista Militar* entre 1921 e 1951 contribuindo com umas dezenas de artigos, com o jornal *Diário dos Açores* entre 1922 e 1953, publicando mais de 500 crónicas sob o título “Notas Internacionais”, colaborou ainda com os jornais *O Século* e *O comércio do Porto*. Para além desta, publicou vários livros, destacando-se os trabalhos de história naval, assim como os trabalhos sobre a Marinha e a defesa nacional.

O facto de ambos se terem destacado nas suas carreiras através do esforço que empregaram no ensino e na sua valorização e melhoria, torna a dedicação ao ensino como outro aspeto comum entre Mahan e Botelho de Sousa.

²⁴⁹ A T Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, s.l., 1890, p. i.

²⁵⁰ C.G. Riley, «Um discípulo açoriano de Mahan : Alfredo Botelho de Sousa - subsídios para o estudo da sua vida e obra», p. 442.

²⁵¹ N.S. Monteiro, «Mahan em 3 atos», p. 26.



No caso de Mahan o facto de começar a lecionar as aulas de História Militar no *Naval War College* foi o ponto de viragem da sua carreira e onde começou a ganhar visibilidade como estrategista.

No caso Botelho de Sousa a sua carreira de docente foi mais extensa que o anterior. Iniciou a sua carreira de docente em 1921, tendo sido nomeado lente efetivo da 11^a cadeira (Arte Militar Marítima) da Escola Naval, e um ano mais tarde nomeado lente definitiva da 36^a cadeira (Material e Operações Navais) na Escola Militar, terminando as aulas na Escola Naval em 1934 e na Escola Militar em 1937. Para além de lecionar nestas instituições, em 1927 iniciou as suas lições para o Curso Naval de Guerra.

A dedicação de Alfredo Botelho de Sousa ao ensino foi grande tal como se pode ler no de *Os factores Imponderáveis da Guerra*:

“Foi todavia no campo do ensino, como professor da Escola Naval e da Escola Militar, durante dezasseis anos, e como professor do Curso Naval de Guerra, que a influência do Almirante Botelho de Sousa se fez sentir, talvez, mais profundamente. Os seus ensinamentos e as suas obras permanecem no tempo com rigorosa verdade.”²⁵²

O ensino para Botelho de Sousa é mais do que transmitir conhecimentos técnicos. Como professor na Escola Naval evidenciou uma forte preocupação em preparar os alunos para abraçarem a carreira de oficial de marinha, valorizando o espírito e o carácter militar, cultivando as tradições e diz que “Só deve ser oficial aquele que sentir em si a força de ânimo necessária para formar o seu carácter militar nas bases indicadas”.²⁵³ A lecionar as aulas do Curso Naval de Guerra preparava os oficiais para a guerra dando-lhes uma formação sobre “a arte de comandar”, que se entende atualmente por liderança.

²⁵² Parágrafo escrito pelo Comandante Silva Horta no comentário preliminar de A.B. de Sousa, *Os Factores Imponderáveis da Guerra*, p. xii.

²⁵³ O autor que assina só «P.M.» retirou as frases chave da exortação proferida por Alfredo Botelho de Sousa na lição inaugural do ano letivo 1932-1933 na Escola Naval P.M., «O culto da tradição», *Revista Militar*, 1933, LXXIV, (5-6), p. 426.



Conclusão

Para a elaboração da presente dissertação de mestrado teve-se como objetivo principal o estudo detalhado da vida e obra de Alfredo Botelho de Sousa, incidindo particularmente na sua carreira militar e nos contributos que este deixou para a Marinha.

Em suma, do estudo da vida de Alfredo Botelho de Sousa alguns momentos se destacam. Nasceu a 1 de dezembro de 1880, na Bretanha, na ilha de S. Miguel.

Em 1896 veio para Lisboa onde ingressou na Escola Politécnica durante três anos letivos, tendo transitado depois para a Escola Naval, onde terminou o curso como primeiro classificado. Como Guarda-marinha, realizou pequenas comissões de serviço nos mares dos arquipélagos dos Açores e Cabo Verde.

Em 1903, parte para o Índico em missão e aí tomou contacto com a complexa situação das províncias ultramarinas portuguesas, tendo nesta altura começado a estudar as obras do Almirante americano Alfred Thayer Mahan, as quais serviam de base para as questões de geopolítica e para a presença portuguesa no Oriente.

Alfred Thayer Mahan foi uma parte essencial no crescimento de Botelho de Sousa como Oficial de Marinha. Neste âmbito, introduziu-se nesta dissertação um capítulo acerca deste importante Oficial e como a sua doutrina influenciou não só o pensamento estratégico naval de Botelho de Sousa, como também a sua vida na Marinha.

Devido à sua saúde frágil, Botelho de Sousa regressou a Lisboa em 1908, tendo assumido algumas funções, sendo que em pouco tempo foi nomeado como Capitão do Porto de Ponta Delgada. Com a implantação da República em 1910, um ano mais tarde foi eleito deputado à Assembleia Constituinte de 1911 e foi senador até 1915.

Foi chefe do Observatório Meteorológico de Ponta Delgada em 1915, mas com a chegada da Primeira Guerra Mundial solicitou a exoneração do cargo. Durante a Grande Guerra foi o comandante do vapor *Almirante Paço de Arcos* que efetuou o transporte de tropas de Lisboa para a Flandres. Nestas funções foi agraciado com o grau de cavaleiro da Ordem Militar da Torre e Espada.

Foi membro da delegação portuguesa à Conferência da Paz (1918-1919) e após conclusão desta, optou por abraçar a carreira docente no ensino militar, obtendo a nomeação definitiva como lente da cadeira de Arte Militar Marítima, na Escola Naval



(11ª cadeira) e de Material e Operações Navais (36ª cadeira) na Escola Militar, funções que exerceu até 1937, ano em que foi nomeado em missão junto da Marinha americana. Em acumulação aos cargos que tinha, Alfredo Botelho de Sousa exerceu outras funções diversificadas tais como: Vogal da Comissão de História Militar em 1923; comandante do contratorpedeiro *Tâmega* em 1926 e 1927; comandante do contratorpedeiro *Lima* entre 1934 e 1936; em 1936 e 1937 é Chefe de Gabinete do Major General da Armada; é Chefe do Estado-Maior Naval em 1939; e, no ano seguinte, desempenhou o mais alto cargo da hierarquia da Marinha de Guerra (Major-General da Armada), que durou até janeiro de 1946.

Nos anos em que desempenhou funções no Estado-Maior Naval coube a Botelho de Sousa a árdua tarefa de conduzir a Marinha no período em que deflagrou a Segunda Guerra Mundial, na qual esteve envolvido nas negociações militares com os aliados, oferecendo facilidades nos Açores em troca de meios para uma modernização da Armada.

Passou à reserva em 1945 por atingir o limite de idade e à reforma em 1950. Alfredo Botelho de Sousa, faleceu no dia 7 de abril de 1960, com 79 anos.

A par da sua brilhante carreira militar destacam-se as suas características pessoais. Vindo de uma família modesta, humildemente e pelo seu esforço, Botelho de Sousa conquistou o seu lugar afirmando-se com um Oficial de qualidades ímpares e pela sua competência excecional. Dedicou a sua vida à Armada Portuguesa, esforçando-se sempre pelo seu desenvolvimento surgindo assim como exemplo de superação para qualquer geração futura de Oficiais. Para além disto destaca-se facilmente o empenho e dedicação que Botelho de Sousa tem no estudo das temáticas de interesse para Marinha, assim como a vontade de mostrar o que existia nas Marinhas mais desenvolvidas, que traduziu em artigos para as revistas - *Revista Militar* e *Anais do Clube Militar Naval*.

Da sua obra deu-se ênfase às obras publicadas de maior volume e também aos artigos escritos nas revistas mencionadas anteriormente. Das suas principais obras, destacam-se os seus trabalhos de historiografia militar do século XVI, quer pela sua grandiosidade quer pela sua qualidade. A restante produção literária, que a sua análise constituiu umas das partes principais deste trabalho, demonstra-se mais importante para a compreensão da sua vida pois algumas vezes Botelho de Sousa escreve sobre assuntos que está a desempenhar funções na altura. Apoiado na sua escrita, Botelho de Sousa viu



este meio como uma oportunidade de difundir o seu pensamento estratégico, demonstrando assim a sua veia propagandista.

Se houve uma figura central na vida e obra de Botelho de Sousa, essa figura foi Alfred Thayer Mahan. Quanto à vida de ambos, por coincidência ou não, verificam-se algumas semelhanças tanto em gostos, por exemplo pela escrita ou pela investigação histórica, bem como em alguns aspetos na carreira militar. Apesar de não ser um seguidor cego de Mahan, Botelho de Sousa demonstrou ser um apoiante das teorias “mahanistas” principalmente até à chegada da Grande Guerra. Após este marcante acontecimento começaram a surgir as primeiras divergências de pensamento do Oficial português que, apesar de modificar alguns aspetos, continua a seguir as doutrinas de Mahan.

Relativamente à metodologia de investigação, começou-se inicialmente por fazer uma pesquisa no catálogo das bibliotecas da defesa por forma a, por um lado, quantificar a informação disponível e, por outro, identificar o tipo de informação existente. Posteriormente, procedeu-se ao levantamento e organização da informação no Arquivo Histórico de Marinha, na Biblioteca Central de Marinha, na Biblioteca da Escola Naval e na Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada.

Na Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada era expectável encontrar uma panóplia de informação dada a naturalidade deste ilustre oficial, no entanto, toda a informação disponível já tinha sido encontrada nas bibliotecas anteriores. Como esta dissertação se baseou num trabalho de investigação, houve o cuidado de seleccionar as fontes de pesquisa dando primazia às fontes primárias. Desta forma, recorreu-se ao AHM onde se tratou a informação disponível nos Livros Mestres e em alguns acervos documentais, que foram fundamentais para o objetivo desta dissertação.

Na Biblioteca Central de Marinha e Biblioteca da Escola Naval consultou-se o arquivo da *Revista Militar* e os *Anais do Clube Militar* que possuem mais de cinquenta artigos escritos pelo Almirante Botelho de Sousa. Estes artigos foram alvos de análise no segundo e terceiro capítulo desta dissertação. Adicionalmente foram também consultadas as principais obras escritas pelo mesmo.



Tanto na Biblioteca Central de Marinha como na da Escola Naval foi realizada a pesquisa sobre Mahan e a sua doutrina sobre o poder naval, assunto que foi o foco principal do terceiro capítulo.

Por último, e no que diz respeito às dificuldades encontradas, durante a execução desta dissertação surgiram algumas dificuldades. Uma vez que era um dos objetivos deste trabalho o estudo da obra de Botelho de Sousa e esta ser bastante extensa, levou a que fosse mais complexo planejar e estruturar a dissertação de modo a integrar a análise completa de todas as obras. Neste contexto, o facto da bibliografia do biografado já por si só extensa se encontrar espalhada por diversas Bibliotecas, também elevou a dificuldade não só da decisão dos temas para esta dissertação, como também da escrita da mesma, uma vez que o acesso às obras nem sempre era fácil. Por fim, dada a diversidade de temas encontrados nas obras de Botelho de Sousa, foi complexo o estudo e compreensão das mesmas, pois era necessário um conhecimento mais profundo de todos os temas lá presentes. Isso obrigou a um esforço extra que, apesar de enriquecedor a nível pessoal, tornou o processo de escrita da dissertação mais trabalhoso.



Fontes e Bibliografia

Fontes:

Livro Mestre, Classe Marinha F, [1894-1915], Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, 8 p.

Livro Mestre, Classe Marinha H, [1886-1917], Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, 43 p.

Livro Mestre, Classe Marinha J, [1907-1930], Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, 27 p.

Livro Mestre, Classe Marinha L, [1918-1972], Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, 60 p.

Livro Mestre, Classe Marinha N, [1928-1963], Lisboa, Arquivo Histórico de Marinha, 112 p.

SOUSA, Alfredo Botelho de, «A educação dos oficiais da armada até à criação da Escola Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (3-4), pp. 17–31.

———, Alfredo Botelho de, «A Grande Guerra e a composição futura das armadas», *Anais do Clube Militar Naval*, 1919, L, pp. 579–595.

———, Alfredo Botelho de, «A influência do poder aéreo na estratégia naval.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1927, LVIII, pp. 265–271.

———, Alfredo Botelho de, «A preponderância aérea e as armas atómicas na defesa do Ocidente», *Anais do Clube Militar Naval*, 1951, LXXXI, (7-9), pp. 299–309.

———, Alfredo Botelho de, «Alfred Thayer Mahan», *Anais do Clube Militar Naval*, 1915, XLVI, pp. 255–264.

———, Alfredo Botelho de, «Algumas notas sobre a eficácia da artilharia.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1907, XXXVIII, pp. 523–536.

———, Alfredo Botelho de, «As comunicações.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (5-6), pp. 163–168.

———, Alfredo Botelho de, «Aspectos navais da guerra química», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (1-2), pp. 148–154.

———, Alfredo Botelho de, «Aviação naval.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1923, LIV, pp. 40–44.



- , Alfredo Botelho de, «Aviões de bombardeamento e aviões torpedeiros.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1932, LXII, (5-6), pp. 215–222.
- , Alfredo Botelho de, «Campos minados e seu emprego à luz dos ensinamentos da Grande Guerra.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (9-10), pp. 115–131.
- , Alfredo Botelho de, «Comunicações navais.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1928, LIX, (1-2), pp. 31–43.
- , Alfredo Botelho de, «Cruzadores couraçados», *Anais do Clube Militar Naval*, 1909, XL, pp. 65–87; 161–177.
- , Alfredo Botelho de, «Deslocamento, velocidade e armamento dos navios em linha», *Anais do Clube Militar Naval*, 1907, XXXVIII, pp. 722–753.
- , Alfredo Botelho de, «Direcção do fogo», *Anais do Clube Militar Naval*, 1909, XL, pp. 443–455, 530–557.
- , Alfredo Botelho de, «Escuta aérea por meio de trompas acústicas.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1928, LIX, pp. 97–102.
- , Alfredo Botelho de, «Estudos de Orgânica. A defesa da costa», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (7-8), pp. 33–60.
- , Alfredo Botelho de, «O curso naval de guerra», *Anais do Clube Militar Naval*, 1920, LI, pp. 97–123.
- , Alfredo Botelho de, «O estudo da arte da guerra na preparação dos oficiais», *Anais do Clube Militar Naval*, 1919, L, pp. 492–502.
- , Alfredo Botelho de, «O problema orgânico da força aérea.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1952, LXXXII, pp. 177–181.
- , Alfredo Botelho de, «Os campos de minas na Grande Guerra.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1928, LIX, (3-4), pp. 104–112.
- , Alfredo Botelho de, «Progressos no tiro de artilharia naval nos últimos dez anos.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1908, XXXIX, pp. 279–294, 321–335.
- , Alfredo Botelho de, «Recrutamento, instrução e selecção dos oficiais.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1929, LX, (3-4), pp. 97–104.
- , Alfredo Botelho de, «Um curso de comunicações navais.», *Anais do Clube Militar Naval*, 1927, vol. 58, pp. 131–135.



- , Alfredo Botelho de, *Nuno Álvares Botelho: Capitão Geral das Armadas de Alto Bordo e Governador da Índia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- , Alfredo Botelho de, *O Período da Restauração na Índia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- , Alfredo Botelho de, *O Período da Restauração nos Mares da Metrópole, no Brasil e em Angola*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- , Alfredo Botelho de, *Os Factores Imponderáveis da Guerra*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1970.
- , Alfredo Botelho de, *Marinha e Defesa Nacional*, Coimbra, França & Armenio Editores, 1913, 326 p.
- , Alfredo Botelho de, «A evolução do ensino naval nos últimos oitenta anos», *Revista Militar*, 1929, LXXXI, (1-2), pp. 101–112.
- , Alfredo Botelho de, «A revisão da organização da defesa costeira», *Revista Militar*, 1945, XCVII, n. 7, pp. 337–344.
- , Alfredo Botelho de, «A travessia aérea do Atlântico», *Revista Militar*, 1922, LXXIV, n. 5, pp. 233–242.
- , Alfredo Botelho de, «As cortinas de fumo nas operações costeiras», *Revista Militar*, 1937, LXXXIX, n. 5, pp. 273–280.
- , Alfredo Botelho de, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669) Vol. I*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1930.
- , Alfredo Botelho de, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669) Vol.II*, Lisboa, União Gráfica, 1948.
- , Alfredo Botelho de, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669) Vol.III*, Lisboa, União Gráfica, 1953.
- , Alfredo Botelho de, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669) Vol.IV*, Lisboa, União Gráfica, 1956.

Bibliografia:

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de, «Alfred Mahan e os elementos do Poder Marítimo (III)- parte 1», *Revista Marítima Brasileira*, 2009, vol. 129, n. 10–12, p. 320.



- , Francisco Eduardo Alves de, «Alfred Thayer Mahan e os princípios da estratégia naval (IV)- parte 2», *Revista Marítima Brasileira*, 2010, vol. 130, n. 1–3, p. 336.
- BRITANNICA, The Editors of Encyclopaedia, *Alfred Thayer Mahan*, <https://www.britannica.com/biography/Alfred-Thayer-Mahan>, 2018, consultado a 14 de Janeiro de 2018.
- CARREIRO, Carlos, *Almirante Botelho de Sousa: Algumas notas inéditas da sua personalidade*, Ponta Delgada, Edições D.A. S.Miguel, 1961, 22 p.
- DUARTE, António Paulo, *Grandes Estrategistas Portugueses*, 1^a., Lisboa, Edições Sílabo, 2007.
- FERREIRA, João J. Brandão, «Portugal na I Guerra Mundial» in *Portugal, 1914-1916: Da Paz à Guerra*, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2014.
- FERREIRA, José Medeiros, *Portugal na Conferência da Paz, Paris, 1919*, Lisboa, Quetzal Editores, 1992.
- GONÇALVES, António Manuel, “Almirante Alfredo Botelho de Sousa: geopolítico erudito e historiador de referência” in *Revista da Armada*, fevereiro, 2012, p. 13-16
- MAHAN, Alfred Thayer, *Mahan on Naval Strategy: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan with a introduction by John B. Hattendorf (e-book)*, Annapolis, Maryland, Naval Press Institute, 2015.
- , Alfred Thayer, *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land.*, London: Sampson Low, Marston & Co, 1911.
- , Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, s.l., 1890.
- , Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, XII., Boston, Little, Brown and Company, 1918.
- , Alfred Thayer, *The Life of Nelson: The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, s.l., 2011.
- MONTEIRO, Nuno Sardinha, «Estratégia Naval na Guerra - Quando Mahan deu lugar a Torrington e Aube», *Anais do Clube Militar Naval*, 2018, CXLVIII, julho-



- dezembro, pp. 413–440.
- , Nuno Sardinha, «Mahan em 3 atos», *Anais do Clube Militar Naval*, 2014, CXLIV, (janeiro-junho), pp. 13–64.
- OLIVEIRA, Maurício de, *Pereira da Silva: oficial, ministro, doutrinador*, Lisboa, Ed. Marítimo - Colonial, 1968, 148 p.
- P.M., , «O culto da tradição», *Revista Militar*, 1933, LXXIV, (5-6), pp. 425–426.
- PEREIRA, João António Correia, «Vice-almirante Botelho de Sousa», *Anais do Clube Militar Naval*, 1960, XC.
- RIBEIRO, António Manuel Fernandes da Silva, «Mahan e as marinhas como instrumento político», *Revista Militar*, 2010, vol. 2500.
- RILEY, Carlos Guilherme, *Alfredo Botelho de Sousa 1880-1960 - Um apóstolo açoriano do poder naval português*, 1^a., Lisboa, Academia de Marinha, 1998, 22 p.
- , Carlos Guilherme, «Um discípulo açoriano de Mahan: Alfredo Botelho de Sousa - subsídios para o estudo da sua vida e obra», Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1999.
- ROQUE, Rui Alberto Bento, «A aviação militar portuguesa nos céus da grande guerra: realidade e consequências», *Cadernos do IUM*, 2017, N^o 20.
- SILVA, Fernando Augusto Pereira da, «Algumas reflexões sobre a marinha de guerra», *Anais do Clube Militar Naval*, 1905, XXXVI, pp. 303–306.
- TADEU, Viriato, *Quando a Marinha tinha asas...*, Maio 2018., Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 500 p.
- TEIXEIRA, Ricardo Miguel e ALVES, , «Liga Naval Portuguesa - Génese e Intervenção», *Anais do Clube Militar Naval*, 2006, CXXXVI, pp. 253–298.
- TELO, António José, *Homens, Doutrinas e Organização 1824-1924 (Tomo I)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.
- , António José, «Os começos do século» in *Nova História Militar de Portugal Vol. 4*, s.l., 2004, p. 623.



Apêndice

Apêndice 1 - NAVIOS ONDE ESTEVE EMBARCADO

Classes	Nomes	Data Embarque	Do Desembarque
Corveta	Duque da Terceira	14-07-1899	03-08-1899
		20-08-1900	05-09-1900
Fragata	D. Fernando	03-08-1901	12-08-1901
Cruzador	D. Carlos I	14-08-1901	18-08-1901
		03-09-1901	03-09-1901
Rebocador	Bérrio	04-09-1901	12-09-1901
Cruzador	D. Carlos I	03-10-1901	14-10-1901
Canhoneira	Sado	12-11-1901	06-04-1902
Canhoneira	D. Luiz	24-04-1902	19-05-1902
Fragata	D. Fernando	20-05-1902	03-06-1902
Canhoneira	D. Luiz	04-06-1902	04-06-1902
Transporte	Pêro d' Alenquer	05-06-1902	11-06-1902
		12-06-1902	26-06-1902
Canhoneira	Tâmega	27-06-1902	26-07-1902
		27-07-1902	11-08-1902
		12-08-1902	03-06-1903
		04-06-1903	27-06-1903
Depósito	Índia	07-06-1903	13-10-1903
Transporte	África	05-11-1903	26-02-1904
		27-02-1904	29-02-1904
Canhoneira	Pátria	03-08-1904	31-08-1904
Rebocador	Bérrio	01-09-1904	23-09-1904
Canhoneira	Pátria	24-09-1904	18-01-1905
		19-01-1905	30-03-1905
		01-04-1905	29-07-1905
Transporte	Salvador Correa	29-07-1905	16-08-1905
		17-08-1905	27-08-1905



Navio Depósito	Índia	28-08-1905	03-11-1905
Vapor	África	04-11-1905	08-06-1906
Canhoneira	Zâmbeze	25-06-1907	14-07-1907
Canhoneira-torpedeiro	Tejo	15-07-1907	05-08-1907
Cruzador	Rainha D. Amélia	07-09-1907	23-11-1907
Canhoneira	Sado	10-01-1908	10-08-1908
Cruzador	S. Gabriel	24-11-1908	03-02-1909
Cruzador	S. Raphael	17-03-1909	30-03-1909
Canhoneira	Açôr	18-04-1909	28-07-1910
Aviso	5 de Outubro	03-01-1913	26-07-1913
		06-10-1913	20-12-1913
		24-08-1914	27-05-1915
		02-05-1915	23-05-1915
Cruzador	S. Gabriel	07-09-1915	08-11-1915
Cruzador	Gil Eannes	05-01-1917	27-06-1917
Vapor	Almirante Paço d' Arcos	28-09-1917	24-08-1918
Flotilha	Ligeira	14-12-1926	15-12-1926
Contra-Torpedeiro	Tâmega	15-12-1926	26-02-1927
Contra-Torpedeiro	Lima	31-10-1934	23-02-1936
Aviso de 2ª classe	Pedro Nunes	11-05-1938	25-05-1938
Contra-torpedeiro	Tejo	25-05-1938	16-06-1938
	Bartolomeu Dias	16-05-1938	17-11-1938



Apêndice 2 - CONDECORAÇÕES

Condecorações
Medalha Militar de Prata da Classe de Comportamento Exemplar (1913)
Medalha de Ouro Comemorativa das Campanhas do Exército Português «No mar 1916-17-18» (1919)
Grau de Cavaleiro da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito (1919)
Medalha de Prata de Coragem, Abnegação e Humanidade (1919)
Medalha de Prata de Filantropia e Caridade (1920)
Medalha da Victória (1920)
Medalha Militar de Ouro da Classe de Comportamento Exemplar (1931)
Grande Oficial da Ordem Militar de S. Tiago da Espada (1934)
Grande Oficial da Ordem Militar de Aviz (1938)
Medalha Militar de Ouro da Classe de Bons Serviços (1938 e 1945)
Grã-Cruz da Ordem Militar de Aviz (1941)
Ordem do Banho (Inglaterra – 1941)
Medalha de Ouro de Coragem, Abnegação e Humanidade do Instituto de Socorros a Náufragos (1943)
Medalha de Prata de Filantropia e Caridade do Instituto de Socorros a Náufragos (1944)
Comendador da Legion of Merit (Estados Unidos – 1945)
Comendador da Ordem do Império Britânico (Inglaterra – 1947)
Grã-Cruz da Ordem Militar de Santiago e Espada (1949)



Anexos

Anexo 1 - REGISTO DE NOTAS DE ALFREDO BOTELHO DE SOUSA

Alfredo Botelho de Sousa

Escalas da Polytechnica

1ª cadeira - Buff	11	valores
2ª " - "	10	"
3ª " - "	11	"
4ª " - Buff	15	"
5ª " - Buff	12	"
6ª " - "	10	"

Certidão de idade - 1-XII-1880.

Escalas da Escola Naval.

1ª cadeira	16	valores
2ª " - "	11	"
3ª " - "	16	"
4ª " - photographe	15	"
5ª " - 2º cad.	16	"
6ª " - Hist. mar.	15	"
7ª " - 1ª cadeira	16	"
8ª " - "	15	"
9ª " - "	15	"
10ª " - (1ª parte)	16	"
11ª " - (1ª parte)	17	"
12ª " - (1ª parte)	16	"
13ª " - 2ª cadeira	15	"
14ª " - Machinas	15	"
15ª " - Appareilho e Manobra	11	"
16ª " - Colunha nautica	17	"
17ª " - Artilharia pratica	14	"
18ª " - Impressa	11	"
19ª " - Infantaria	12	"

2ª hypartição da Maj. Gen. d'Armada 31 de Dezembro 1880

Chefe de Chapa

Antonio da Costa Pereira

ARQUIVO GERAL DA MARINHA LISBOA - 41



Anexo 2 – REQUERIMENTO DE BOTELHO DE SOUSA PARA PEDIR TRANSFERÊNCIA DE NAVIO

74
10-4-905

PROVINCIA DE ANGOLA
100 REIS 1008

8/10/05

Alfredo Botelho de Sousa
Tenente da Armada
Patriarcal, pedindo,
por motivos particulares, passar
para o navio a qual
quer o nome de este Desires

Arquivo Geral da Armada
LISBOA

Ida da 1ª e 2ª de 1905
como Regente.

Bordo da Caubouira "Patriarcal" em Louisa 8 de abril de 1905.

PR M^{ce}

Alfredo Botelho de Sousa

ARMADA GERAL DA ARMADA
+ 19 MAI-1905 +
EXTRADA 1ª 14/188



Anexo 4 - INSPEÇÃO MÉDICA (PARTE II)

PELA JUNTA DE SAUDE NAVAL

86-18-9-1908

2 setembro de 1908

Informação da Junta					Observações
Nome da doença e numero correspondente da tabella respectiva	Causas efficientes conhecidas ou presumidas	Antiguidade da doença	Motivos de que resultou a incapacidade — Alíneas A, B, C e D do artigo 4.º do decreto de 29 de maio de 1907	Opinião da Junta	
Peru - Peru				Precisa de sessenta dias de licença para convalescer.	

MAJORIA GERAL DA ARMADA
1ª REPARTIÇÃO
13 SET 1908ENTRADA 1ª Proc. F.º 2º Nº
SAHIBA 1ª F.º Nº

O Vogal,

O Secretario,